HAMBURGER BEITRÄGE ZUR AFRIKA-KUNDE

BAND 10

CHRISTOPH BECKER

Entwicklungsprobleme einer afrikanischen Großstadt am Beispiel von Kano in Nigeria

D 188

DEUTSCHES INSTITUT FÜR AFRIKA-FORSCHUNG

HAMBURG 1969

HAMBURGER BEITRÄGE ZUR AFRIKA-KUNDE

BAND 10

Entwicklungsprobleme einer afrikanischen Großstadt am Beispiel von Kano in Nigeria

Inaugural — Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Freien Universität Berlin
vorgelegt von
Christoph Becker
aus Frankfurt/Main-Höchst

D 188

DEUTSCHES INSTITUT FÜR AFRIKA-FORSCHUNG
HAMBURG 1969

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

1. Gutachter: Professor Dr. Arthur KÜHN
2. Gutachter: Professor Dr. Karl LENZ
Tag der mündlichen Prüfung: 5. MAI 1969
Tag der Promotion:
14. NOV. 1969

VORWORT

Die wissenschaftliche Beschäftigung mit afrikanischen Städten südlich der Sahara ist verhältnismäßig neu; und doch zeigt der Autor mit seiner Studie über Kano, daß die wenigen traditionellen Städte der forscherischen Aufmerksamkeit sich nicht entzogen hatten. Heinrich Barth, einer der wichtigsten Vorläufer der modernen Afrikaforschung, hat Kano eine sowohl von den Daten wie von den Methoden her gesehen reizvolle Beschreibung gewidmet. In der aus dem Geographischen Institut der Freien Universität Berlin hervorgegangenen Untersuchung von Christoph Becker wird Heinrich Barths Beschreibung mit modernen stadtgeographischen Betrachtungen in Beziehung gesetzt. Diesen Brückenschlag hat das Deutsche Institut für Afrika-Forschung aufgegriffen, um mit den dabei gewonnenen Erkenntnissen die Diskussion um neuere Fragen der Urbanisierung stimulieren zu können. Die Studie läßt sich damit unter die bemerkenswerten, wenn auch wenigen, deutschen Beiträge zu diesem Komplex einreihen.

Die Arbeit von Becker soll als Auftakt für eine auf längere Sicht orientierte Beschäftigung mit den Problemen der Urbanisierung auf dem afrikanischen Kontinent in Hamburg gewertet werden. Reflektiert wird dieses Bemühen zum Teil durch ein Symposium, das das Deutsche Institut für Afrika-Forschung Ende 1969 abhält. Ein wichtiger Gedanke ist dabei, die interdisziplinären Zusammenhänge, die seit Mitte der fünfziger Jahre zunehmend in der Forschung Niederschlag finden, aufzuzeigen und durch Beiträge zu bereichern. Dem Autor und seinen wissenschaftlichen Förderern gilt der Dank, eine interessante Nahtstelle afrikanischer Stadtentwicklung zum Gegenstand einer Feldstudie erhoben zu haben.

Die Herausgeber

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548902_0032

INHALT

Vorwort 3

I. Einleitung 9

II. Die geographische und topographische Lage Kanos 10
1. Die geographische Lage 10
2. Die topographische Lage 11

III. Die physischen Grundlagen 12
1. Untergrund, Morphologie und Böden 12
2. Das Klima 14
3. Die Vegetation 17
4. Die Tierwelt 17
5. Krankheiten 18
6. Der Naturraum 19

IV. Die ethnologische Struktur der Bevölkerung des Haussalandes . . . 20
1. Die Haussas 20
2. Die Fulbe 22

V. Die Entwicklung Kanos bis zur Kolonialzeit 25
1. Kano vor den ersten Forschungsreisenden 25
2. Die ersten Forschungsreisenden im heutigen Nordnigeria 28
3. Das Kano Barths (1851—54) 29
a) Lage, Größe und natürliche Beschaffenheit 29
b) Die Bevölkerung von Stadt und Umland 30
c) Verwaltung und politische Verhältnisse 31
d) Die Physiognomie Kanos 32
e) Die Viertelsbildung in Kano 33
f) Kano als zentraler Ort 34
g) Kano als Stadttyp 35
4. Die Forschungsreisenden nach Barth 35
5. Die Eroberung Kanos durch die Briten 37

VI. Die heutige Kulturlandschaft in der Umgebung Kanos 39
1. Die Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung 39
2. Die Landwirtschaft 41
3. Die Sozialstruktur 42
4. Die Intensivierungsmöglichkeiten 43

VII. Die heutige Struktur Kanos 45
1. Die Bevölkerungsentwicklung 45
a) Die quantitative Bevölkerungsentwicklung in Nordnigeria 45
Saisonale Wanderungen 45
Volkszählungen 47
b) Die quantitative Bevölkerungsentwicklung Kanos 49
c) Die Einwohner Kanos und ihre Zugehörigkeit zu verschiedenen Völkern . 51
2. Das Wirtschaftsleben Kanos 54
a) Die Beschäftigten 54
b) Die Betriebe 57
Handel 57
Industrie 58
3. Die verschiedenen Stadtviertel Kanos 62
a) Die City (Altstadt) 63
Infrastruktur 63
City-Markt 65
Bewohner 65
Ausdehnungsmöglichkeiten 67
b) Fagge 68
c) Tudun Wada 69
d) Sabon Gari 70
e) Gwagwarwa 75
f) Die Commercial Area 76
g) Das Syrer-Viertel 77
Libanesen 79
Wohn- und Geschäftsgebiet 78
h) Die Industrial Area 80
i) Die Residential Area 81
k) Sonstige Gebiete 82
l) Zusammenfassender Überblick über die Stadtviertel Kanos 83
Bauweise 83
Viertelsbildung 84
Stadtplanung 86
4. Der innerstädtische Verkehr 87
5. Das Bildungswesen 88
6. Das Gesundheitswesen 90
7. Wasserversorgung, Elektrizität, Post, Abfallbeseitigung 92
a) Wasserversorgung 92
b) Elektrizitätsversorgung 93
c) Post und Telephon 93
d) Müllbeseitigung und Kanalisation 94
8. Unterhaltung und Erholung 94
9. Verwaltung 95

VIII. Die Funktionen Kanos 97
1. Die überregionalen Funktionen Kanos 97
a) Handwerk 97
b) Industrie 98
c) Handel 99
d) Fremdenverkehr 100
e) Transport und Verkehr 101
2. Die regionalen Funktionen Kanos 104
a) Handwerk 105
b) Industrie 105
c) Handel 106
d) Stadt-Umland 108
3. Die wechselseitigen Beziehungen zwischen Kano und seinem unmittelbarem Umland 109
4. Kano als Zentrum des Verbrauchs 110
5. Kanos Stellung im Netz der zentralen Orte Nordnigerias 111

IX. Zusammenfassung: Kano und seine Entwicklungsaussichten 115
1. Die Wandlungen Kanos seit Barth 115
a) Das Kano Barths 115
b) Die Pax Britannica 116
c) Stadtplanung 117
d) Die Funktionen 119
e) Die Bevölkerung 119
2. Die Entwicklungsaussichten Kanos 121
a) Die Bevölkerungsentwicklung 121
b) Die Ausdehnungsmöglichkeiten Kanos 121

X. Kano als Typ der afrikanischen Stadt 124
1. Die Stadtentwicklung 124
2. Die ethnische Struktur 126
3. Die Viertelsbildung 126
4. Die Funktionen 127

XI. Kano als Großstadt 129
1. Der Begriff Großstadt 129
2. Kanos großstädtischer Habitus 130
3. Vergleich mit nigerianischen Städten 131
4. Die Großstädte Westafrikas 132
5. Die Großstadt Kano 135

XII. Zusammenfassung 137

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN, KARTEN UND TABELLEN

Tabelle 1: Ziele der Wanderarbeiter in der Sokoto-Provinz 46
Tabelle 2: Die Einwohner Kanos nach Völkern 52
Tabelle 3: Die Beschäftigtenstruktur in Kano im Jahre 1952 55
Tabelle 4: Art der Industrieunternehmen in Kano nach Anzahl und Beschäftigten 1961 57
Tabelle 5: Die Industriebetriebe Kanos 1967 60

Abb.:

1 Lufttemperatur 155
2 Mittlere relative Luftfeuchtigkeit 155
3 Niederschlag in mm 155
4 Niederschlag, Höchstmenge in 24 Stunden 155
5 Die Niederschläge des Jahres 1958 in Fünf-Tages-Perioden 156
6 Querschnitt durch die Stadtmauer von Kano 156
7 Bevölkerungsentwicklung Kanos und Nordnigerias 157
8 Den Motorpark Nassarawa Gate, Kano, anlaufende LKW 157
9 Die Erdnußexporte Nigerias 158
10 Flughafen Kano — Aus dem Ausland eintreffende Flugzeuge 158
11 Der Personenverkehr nach Verkehrsmitteln auf den drei wichtigsten Ausfallstraßen Kanos 159
12 Der LKW-Verkehr auf den drei wichtigsten Ausfallstraßen Kanos 160
13 Der Personenverkehr auf der Straße von Wudil nach Kano 161
14 Der Personenverkehr auf der Straße von Kano nach Wudil 161
15 Der Eselverkehr auf der Straße Kano—Wudil 161

Karte 1: Übersichtskarte von Nigeria 163
Karte 2: Umgebungskarte von Kano 164
Karte 3: Die bauliche Entwicklung von Kano 165
Karte 4: Funktionale Gliederung von Kano, 1967 165
Karte 5: Kano, Bevölkerungsdichte 1952 168
Karte 7: Kano, Township, Geschäftsviertel 169
Karte 8: Kano, Township, Industrieviertel 170
Karte 9: Ziele, bzw. Herkunft des Kfz-Fernverkehrs an den drei wichtigsten Ausfallstraßen Kanos 171
Karte 10: Ziele, bzw. Herkunftsorte des Regionalverkehrs an den drei wichtigsten Ausfallstraßen Kanos 172
Karte 11: Ziele bzw. Herkunftsorte des Regionalverkehrs an den drei wichtigten Ausfallstraßen Kanos 173
Karte 12: Bewohnte Häuser des ehemaligen Ibo-Viertels 174
Karte 13: Die Städte in Nordnigeria mit über 20 000 Einwohnern, 1963 175

Anschrift des Autors:

C. Becker, 1 Berlin 38, Pfeddersheimer Weg 37

I. EINLEITUNG

Zwischen Dakar und Omdurman-Khartum ist Kano heute die einzige Großstadt im Sudan. Kano ist aber auch eine der wenigen Großstädte in Afrika, die sowohl auf eine lange historische Entwicklung zurückblicken können, als auch in Struktur und Funktionen — im Gegensatz zu den Riesendorfschaften der Yorubas — den mitteleuropäischen Großstädten am ehesten ähneln.

Umso überraschender ist die Tatsache, daß Kano in der geographischen Literatur bisher erst wenig Beachtung gefunden hat. *Barths* klassische Beschreibung der Stadt liegt schon mehr als hundert Jahre zurück; 1937 publizierte *Whittlesey* einen 22-seitigen, wenig quantitative Daten enthaltenden Zeitschriftenaufsatz über Kano; und 1966 konnte der Architekt *Trevallion* seinen Zwanzig-Jahres-Entwicklungsplan für Kano veröffentlichen, der vor allem die Struktur der Stadt zu Beginn der sechziger Jahre und Vorschläge für die weitere Entwicklung Kanos enthält. Daneben existiert eine Reihe kurzer Beschreibungen, die aber in der Regel wenig neues Material enthalten.

So war es das Ziel dieser Untersuchung, die Entwicklung Kanos — basierend auf der Beschreibung *Barths* — darzustellen, wobei vor allem angestrebt wurde, möglichst viele Behauptungen und Erkenntnisse durch quantitative Angaben zu belegen. Damit soll die Untersuchung einen Beitrag zur Kenntnis der Entwicklungsländer leisten. Das noch bis 1903 im Mittelalter verharrende Kano bietet einen interessanten Ansatzpunkt für das Studium der Einwirkungen, Probleme und Möglichkeiten, die der Einfluß der westlichen Zivilisation auf die Nordnigerianer mit sich brachte.

Gleichzeitig wurde am Beispiel Kanos und der Nachbarstädte das Problem der Übertragung des aus Mitteleuropa stammenden Begriffes der Großstadt auf andere Kulturkreise und Regionen erörtert, besonders die Abgrenzung der Großstadt zur Mittelstadt hin.

In den Entwicklungsländern steht ohnehin meistens nur wenig statistisches Material zur Verfügung. In Nigeria wird die Situation durch die politische Bedeutung der beiden Volkszählungen 1962 und 1963 erschwert, deren Ergebnisse noch heute geheim gehalten werden. Zusätzlich entstanden bei der Untersuchung — vor allem für das Umland Kanos — einige Materiallücken durch den Ausbruch des Bürgerkrieges, der den Erfolg einer weiteren, vom Verfasser vorgesehenen Reise nach Kano in Frage stellte und diese schließlich verhinderte. Da in absehbarer Zeit keine Verbesserung der Statistik und der Forschungsbedingungen zu erwarten ist, erstrebt diese Arbeit immerhin einen Fortschritt.

II. DIE GEOGRAPHISCHE UND TOPOGRAPHISCHE LAGE KANOS

1. Die geographische Lage Kanos

Mit 12°02' nördlicher Breite und 8°32' östlicher Länge liegt die Stadt Kano im Bereich der Trockensavanne, einem Gebiet in Afrika, das zwischen Wüste und Sahelzone im Norden sowie Feuchtsavanne und tropischem Regenwald im Süden eine Mittelstellung einnimmt: In der etwa fünf Monate währenden sommerlichen Regenzeit fallen bereits ausreichend Niederschläge für eine ertragreiche Landwirtschaft; gleichzeitig ist in der Umgebung Kanos die Viehzucht möglich. So liegt Kano bereits aus klimatischen Gründen in einer begünstigten Zone. Aber auch die offene Landschaft mit den ausgedehnten, gelegentlich von Inselbergen überragten Rumpfflächen und den sich weiter östlich anschließenden, übersandeten Ebenen des Tschadseebeckens, auf denen vor dem Eingriff des Menschen eine Grasvegetation mit einzelnen, verstreuten Bäumen gedieh, bildete gegenüber dem wüstenhaften Norden und dem weniger leicht passierbaren Süden ein Gebiet, das dem Verkehr kaum natürliche Hindernisse entgegenstellte. Wahrscheinlich nicht zufällig konnte sich in der Sudanzone — unterstützt durch die günstigen physischen Gegebenheiten — die Haussakultur entwickeln, die in diesem Gebiet und besonders im Umland von Kano zu einer gegenüber Sahel und Feuchtsavanne stark hervortretenden Bevölkerungsverdichtung führte.

Diese Bevölkerungskonzentration um Kano steht in wechselseitigem Zusammenhang mit dem Handwerk, dem Handel und neuerdings der Industrie in der Stadt, die ihre frühere Rolle als Handels- und Gewerbezentrum in der Kolonialzeit noch stärken konnte. Heute ist Kano der Sammelpunkt der landwirtschaftlichen Produkte der nördlichen und mittleren Nordregion sowie Teilen der Republik Niger und gleichzeitig Verteilungsort von Importgütern für einen noch größeren Bereich. Zur Bewältigung dieses Verkehrs steht im Umland von Kano ein relativ ausgedehntes Straßen- und Wegenetz zur Verfügung; die Eisenbahn stellt die Verbindung mit der in der Luftlinie 800 km entfernten Küste her. So entwickelte sich Kano zur größten und wirtschaftlich bedeutendsten Stadt Nordnigerias; erst das 240 km entfernte Kaduna zählt halb so viele Einwohner. Wie sehr Kano die Städte in seiner dicht besiedelten Umgebung an Bedeutung überragt, zeigt das Fehlen von Orten mit über 20 000 Einwohnern in einem Umkreis von 120 km um die Stadt.

Obwohl die Kano-Provinz ein von der Landwirtschaft ausgesprochen abhän-

giges Gebiet ist, müssen heute im Zusammenhang mit den ständig wachsenden Erdnußexporten Lebensmittel aus benachbarten Regionen bezogen werden. Politisch gesehen, spielt Kano keine seiner Größe entsprechende Rolle; die Stadt liegt zu sehr am Rande Nordnigerias. Hauptstadt der bis 1967 bestehenden Nordregion wurde das mehr im Mittelpunkt Nordnigerias gelegene Kaduna, das auch von der Hauptstadt Nigerias leichter erreichbar ist.

2. Die topographische Lage

Kano lehnt sich im Westen an die beiden deutlich sichtbar und mit scharfem Hangknick aus der Rumpffläche herausragenden Inselberge Goron Dutse und Dala an, die eine absolute Höhe von 534 bzw. 518 m über NN erreichen und sich 40 bzw. 30 m über ihre Umgebung erheben (s. Bild 3). Der tiefste Punkt Kanos liegt mit 450 m an der nach Nordosten fließenden Jakara; nur im Süden Kanos fließt in 12 km Entfernung ein größerer Fluß, der River Chalawa, der für die Wasserversorgung Kanos genutzt werden kann. Das bebaute Gebiet Kanos liegt in einer Höhe zwischen 455 und 490 m, womit sich weder durch zu starke Reliefunterschiede Schwierigkeiten für die Bebauung und die Anlage der Straßen ergeben, noch durch zu geringe Reliefunterschiede besondere Probleme bei der Entwässerung auftreten. Lediglich im Westen, Osten und Südosten erreicht die Bebauung 490 m; in Bompai und Nassarawa treten die flachen, felsigen Reste zweier ehemaliger Inselberge an die Oberfläche; durch das sonst allgemein flachwellige Gebiet der Stadt ziehen sich zwei Süd-Nord verlaufende Bachrisse mit Nebenarmen, die River Gogau und Getsi, deren Betten siedlungsfrei geblieben sind und größtenteils unterschiedliche Stadtviertel voneinander trennen.

Die Morphologie stellt der weiteren Ausdehnung Kanos keine wesentlichen Hindernisse entgegen. Auf den 20 qkm des bebauten Stadtgebietes von Kano wohnten 1963 bei einer Bevölkerungsdichte von etwa 140 Einwohner/ha 295 000 Menschen.

III. DIE PHYSISCHEN GRUNDLAGEN

1. Untergrund, Morphologie und Böden

Schon bei der Darstellung der Lage zeigte sich die Bedeutung der physisch-geographischen Gegebenheiten für die Entwicklung Kanos. Im Rahmen einer stadtgeographischen Betrachtung darf nicht auf die Darstellung dieser Grundlagen verzichtet werden, besonders wenn die untersuchte Stadt außerhalb Mitteleuropas liegt und zu einer völlig anderen Klimazone gehört.

Nordnigeria sowie das nahe und fernere Umland Kanos sind in geologischer Hinsicht von dem auch im übrigen Afrika weit verbreiteten präkambrischen *Basement Complex* oder Grundgebirge geprägt, das sich aus plutonischen und metamorphen Gesteinen zusammensetzt, die aber kartographisch noch nicht im Detail erfaßt wurden[1]). Bisher werden lediglich ältere und jüngere „Granite" unterschieden; die älteren, die in der Umgebung Kanos vorherrschen, bestehen vorwiegend aus Gneisen und Migmatiten; die jüngeren Granite, die in der Sokoto-Provinz und im Jos-Plateau häufiger anzutreffen sind, enthalten teilweise Erze. Obwohl bereits 150 km weit im Süden von Kano am Nordrand des Jos-Plateaus Zinn abgebaut wird, ist Kano von den Einflüssen des Bergbaus unberührt, da dieser auf Jos zentriert ist.

Nicht weit im Nordosten und Osten von Kano an der Linie Kiyawa — Dutse — Gaya — Dambarta — Yankwashi lagert sich über das präkambrische Grundgebirge in horizontaler Schichtung das Eozän, das eine Mächtigkeit von bis zu 120 m erreicht. Darüber lagern die Schichten der ebenfalls tertiären „Tschadgruppe", die an der Basis mit Sanden beginnen und über denen Kiese mit grünlichem Lehm lagern. Die Lehme der „Tschadgruppe", die in Bornu eine Mächtigkeit bis zu 60 m erreichen, werden ihrerseits von einem Mantel aus pleistozänen Treibsanden überdeckt, der eine ziemlich konstante Mächtigkeit von 20 m besitzt. Während der Trockenperioden im Pleistozän wurde der Sand stellenweise zu Dünen aufgeweht, die unter den jetzigen, feuchteren Bedingungen dazu neigen, sich aufzulösen.

Sowohl über der Lehmschicht der „Tschadgruppe" als auch darunter sammelt sich Grundwasser an. Besonders das tiefere, unter leichtem artesischen Druck stehende Grundwasser erweist sich als qualitativ sehr gut und als sehr reichlich; auch nach einem Austrocknen des Tschadsees dürfte es unverändert wei-

[1]) Buchanan, K. M. u. Pugh, J. C.: Land and People in Nigeria. London 1955, S. 2 ff.

terbestehen. Schon vor der Kolonialzeit bildete das Grundwasser über der Lehmschicht eine entscheidende Lebensgrundlage für die Wasserversorgung der Bevölkerung und die Anlage kleiner Bewässerungskulturen; moderne Tiefbrunnen brachten weitere Verbesserungen.

Während im Gebiet der Sedimente der Tschadgruppe und den sie überdekkenden Sanden, die *Buchanan u. Pugh* als die morphologische Einheit des Tschadseebeckens bezeichnen, die Oberfläche außerordentlich eben ist und sich nur wenige periodisch fließende Flüsse mit Kastentälern schwach eingeschnitten haben, erweist sich das Relief im Westen und Südwesten Kanos, den *Rumpfflächen des Haussalandes,* als etwas belebter[2]). Auch hier liegt das Gelände in der weiten Umgebung Kanos in einer Höhe zwischen 250 bis 600 m; doch ragen aus der ausgedehnten Rumpffläche über dem Grundgebirge Inselberge heraus, die das Landschaftsbild auflockern und — wie bei dem nördlichen Ausläufer vom Jos-Plateau, der etwa 50 km westlich von Kano die Wasserscheide zwischen Niger und Tschadsee bildet — sogar die Landschaft bestimmen. Einige Inselberge tragen einen Eisenhut als Relikt einer älteren Landoberfläche, der — wie im Falle des Dala Hill in Kano — häufig zur Eisengewinnung abgebaut wurde (s. Bild 3).

Auf den Rumpfflächen findet sich mit Ausnahme der Inselberge kein anstehendes Gestein; die Verwitterung dringt tief in den Untergrund ein, und es bildet sich Laterit. Insgesamt ist das Gefälle auf den Rumpfflächen gering, und die Flüsse schneiden sich nur schwach ein. Außer den im entfernteren westlichen Umland Kanos dem Niger zustrebenden Flüssen ist das gesamte Umland der Stadt dem Tschadsee tributär; das Wasser erreicht ihn wegen der starken Verdunstung aber nur teilweise. So zeichnet sich die Umgebung Kanos in beiden morphologischen Einheiten durch ihre Ebenheit aus, eine Erscheinung, die für weite Teile Afrikas typisch ist (s. Bild 1). Das etwa 250 km entfernte Jos-Plateau bildet eher eine Ausnahme mit seinen bis zu 1 780 m hohen Bergen. Die gute Passierbarkeit der Landschaft übt auch auf die Verkehrssituation und die politischen Verhältnisse ihre Wirkung aus (s. u.).

Im Gegensatz zum übrigen Nigeria ist auf der *Rumpffläche des Haussalandes,* von der weite Teile mit einer unterschiedlich mächtigen Sandschicht überzogen sind, die Bodenbildung primär nur teilweise mit dem Untergrund in Verbindung zu bringen[3]). Obwohl die Sande von den Nordost-Stürmen herangeführt wurden, ist die Mächtigkeit dieser Sanddecke unabhängig von der geographischen Breite; lediglich die Korngröße der Sande nimmt von Norden nach Süden ab. Diese vom Wüstensand abgeleiteten Böden besitzen zwei Horizonte: unter dem wenige Zentimeter dicken humosen Oberflächenboden liegt ein gelber, rötlicher oder brauner Boden, der sich bis zu etwa einem Meter in seiner Farbe und Zusammensetzung kaum ändert[4]). Er läßt sich leicht bearbeiten, besitzt allerdings nur eine geringe Fruchtbarkeit

---

[2]) Buchanan u. Pugh, S. 13.
[3]) Buchanan u. Pugh, S. 37.
[4]) Grove, A. T.: Soil Erosion in Nigeria. In: Geographical Essays on British Tropical Lands. Ed. Steel u. Fisher, London 1956, S. 96.

wegen des hohen Quarzanteils; jedoch ist der Boden für den Anbau von Erdnüssen und Hirse (Millet) gut geeignet, da er weder dazu neigt, viel Feuchtigkeit aufzunehmen noch später fest und rissig wird. Bei der Verwendung von animalischem Dünger lassen sich ohne Brache gute Ernten erzielen. Kunstdünger erwies sich noch nicht als wirtschaftlich[5]).

In der Nähe der Inselberge — besonders auch in der unmittelbaren Nachbarschaft Kanos — fehlt die Sanddecke meistens, so daß hier schwere lehmige Böden mit einem großen Mineralreichtum auftreten, während im Bereich des Tschadseebeckens nur leichte Böden anzutreffen sind, wenn von den bewässerbaren, alluvialen Böden der Flußbetten abgesehen wird. *Mortimore* konnte nachweisen, wie stark die Bevölkerungsdichte von der Bodenqualität abhängt, indem er in eine Bevölkerungsdichtekarte des Umlandes von Kano die Bodengrenzen einzeichnete: am auffälligsten ist der starke Bevölkerungsunterschied an der Grenze *Basement Complex* — Tschadseebecken festzustellen[6]). Sicherlich sind die kleinräumigen Bodenverhältnisse bisher bei der Untersuchung des Ursachengefüges, das zu der erstaunlichen Bevölkerungskonzentration in der Umgebung Kanos führte, zu wenig berücksichtigt worden.

2. Das Klima

Die Darstellung des Klimas und dessen Einfluß auf die Lebens- und Wirtschaftsweise der Bevölkerung Nordnigerias ist umso wichtiger, als Nigeria bei seiner großen Nord-Süd-Erstreckung zu sehr gegensätzlichen Klimazonen gehört, die von der Dornsavanne bis zum tropischen Regenwald reichen. Das Klima wird entscheidend durch zwei Luftmassen beeinflußt: die tropische Festlandsluft im Norden mit warmer, trockener Luft und die äquatoriale Seeluft aus dem Golf von Guinea, die mit südwestlichen Winden warme, feuchte Luft auf das Festland bringt[7]). Die Grenze zwischen beiden Luftmassen bildet die innertropische Konvergenzzone, die im Januar bei etwa 6° nördlicher Breite liegt und im Juli und August bis 21° nördlicher Breite in das Landesinnere vorstößt. Die Front zwischen den beiden Luftmassen steht nicht senkrecht zur Erdoberfläche, sondern die äquatoriale Seeluft schiebt sich entsprechend ihrer größeren Schwere mit einer Steigung von etwa 1 : 300 keilförmig unter die Festlandluft. An der Stelle, wo sich die beiden Luftmassen dicht über der Erdoberfläche berühren, fallen noch keine Niederschläge; erst wenn die äquatoriale Seeluft eine Mächtigkeit von mindestens 900 m erreicht hat, kann mit Niederschlägen

---

[5]) Watson, K. A.: Fertilizers in Northern Nigeria. Regional Research Station, Ministry of Agriculture, Samaru, Zaria, Northern Nigeria, Technical Report No. 17, 1961, S. 7.

[6]) Mortimore, M. J.: Land and Population Pressure in the Kano Close-Settled Zone, Northern Nigeria. In: The Advancement of Science, 23., No. 118, 1967, S. 678, Fig. 1; Mortimore, M. J.: Population Distribution, Settlement and Soils in Kano Province, Northern Nigeria, 1931—62. In: The Population of Tropical Africa, Ed. John C. Caldwell u. Chukuka Okonjo, London 1968, S. 301. Auf der Nigeria Soil Map, Federal Surveys Nigeria, 1966, im Maßstab 1 : 3 000 000 werden nur die übergeordneten Bodentypen dargestellt.

[7]) Buchanan u. Pugh, S. 21 ff.

gerechnet werden. Dabei dringt die innertropische Konvergenzzone nicht gleichmäßig nach Norden vor, und ebenso ist die Regenfront nicht nur den jährlichen, sondern auch starken täglichen Schwankungen unterworfen.

Die Witterung in Kano und seinem Umland wird entscheidend von dem jahreszeitlichen Wandern der innertropischen Konvergenzzone und dem Vorherrschen von einer der beiden Luftmassen bestimmt. Der Winter von November bis März ist von dem Regime der trockenen, warmen Festlandluft geprägt. Niederschläge fallen nur in seltenen Ausnahmefällen; bei fast ausschließlich wolkenlosem Himmel weht ein beständiger Nordost-Wind, der Harmattan[8]), der mit so viel feinem Staub aus den nördlichen Trockengebieten beladen ist, daß über der Landschaft ein charakteristischer Dunstschleier liegt, und in Kano an durchschnittlich neun Tagen im Jahr die Sichtweite weniger als 1 000 m beträgt[9]). Sowohl dieser winterliche Dunst des Harmattan als auch die sommerlichen Gewitter legen zeitweilig den Verkehr auf dem Flughafen lahm.

Der Boden trocknet im Winterhalbjahr stark aus. Die mittleren täglichen Temperaturmaxima pro Monat fallen auf 30°C, die Minima auf 13°C; auch die absoluten Werte im Januar, die Maxima mit 36°C und die Minima mit 8°C, schaffen relativ erträgliche Temperaturen (s. Abb. 1)[10]). Vor allem die starken Tagesschwankungen und die nächtliche Abkühlung werden von den Mitteleuropäern begrüßt; die einheimische Bevölkerung empfindet allerdings Temperaturen unter 10°C als kalt. Störend wirkt sich die niedrige relative Luftfeuchtigkeit aus, deren winterliches Absinken unter 20 % am Nachmittag als unangenehm empfunden wird, da dann die Nasenwege austrocknen sowie Lippen und Haut aufspringen (s. Abb. 2); besonders die barfuß gehende einheimische Bevölkerung hat unter derartigen Symptomen zu leiden.

Das Herannahen der innertropischen Konvergenzzone kündigt sich durch steigende Temperaturen an, die in Kano Maxima von 43°C erreichen können; ferner weht der Harmattan im April nur noch während kurzer Perioden; dafür bewölkt sich der Himmel zeitweilig. Es wird bei Windstille oder Südwest-Wind drückend schwül, und es zeigen sich die ersten Anzeichen von Gewittern: eine blau-schwarze Wolkenwand zieht am Horizont auf, die sich mit über 100 km/h fortbewegt und trockenes Laub sowie Staub umherwirbelt. Blitze und Donnerschläge zeugen zunächst noch von fernen Gewittern. Meistens erst im Mai erreichen die Gewitter Kano, und ungeheure Regenmassen mit bis zu 170 mm Niederschlag in 24 Stunden ergießen sich sturzflutartig über das Land (s. Abb. 3—5). Die ersten Gewitter sind die niederschlagsreichsten des ganzen Jahres; erst nach ihnen können die Bauern den in der Trockenzeit hart gewordenen

---

[8]) Buchanan u. Pugh, S. 21; NEDECO: River Studies and Recommendations on Improvement of Niger and Benue. Amsterdam 1959, S. 208; Manshard, W.: Der Ablauf der Regenzeiten in Westafrika dargestellt an Beispielen aus Ghana. In: Giessener Geographische Schriften, 2., 1962, S. 47—81.

[9]) Meteorological Service, Nigeria: Annual Summary of Observations, Lagos 1949—1958. Mindestsichtweiten legen die jeweiligen Luftfahrtgesellschaften für verschiedene Flughöhen fest, so daß kein allgemeiner Vergleichswert genannt werden kann. Die Versicherungsgesellschaften mit ihren relativ strengen Bestimmungen fordern mindestens 1,5 km Sichtweite in 900 m Höhe außerhalb des kontrollierten Luftraumes.

[10]) Kaufmann, H.: Nigeria. 2. Aufl. Bonn 1962, S. 23.

Boden ihrer Felder bestellen, so daß ein großer Teil der ersten Niederschläge in Schichtfluten ungenutzt abfließt und sowohl am Boden als auch an den Kulturbauten erheblichen Schaden anrichtet. Da die Regengüsse regelmäßig anfangs sehr stark sind und ihnen anschließend für einige Stunden schwacher Regen folgt, sollte der Boden nach jedem Starkregen aufgelockert werden[11]). Nach den ersten Starkregen, deren Beginn und deren zeitlicher Abstand voneinander von Jahr zu Jahr und von Gebiet zu Gebiet außerordentlichen Schwankungen unterworfen ist, nehmen die Regenfälle im Juli und August an Häufigkeit zu und verlieren an Heftigkeit. Zugleich erreichen die täglichen Höchsttemperaturen bei abnehmender Tagesschwankung ein zweites Minimum. Das Ende der Regenzeit im August und September kündigt sich nochmals durch kräftige Gewitterregen an, die aber nicht die frühsommerlichen Ausmaße erreichen (s. Abb. 4). In etwa jedem fünften Jahr treten im Mai und August zwei deutliche Niederschlagsmaxima auf. Nach der Regenzeit erreichen die Temperaturen ein zweites Maximum, bis im Oktober wieder der Harmattan bei absinkenden Temperaturen zu wehen beginnt.

Die Ernteerträge der Landwirtschaft leiden sowohl unter den gelegentlichen Starkregen als auch unter den von Jahr zu Jahr in ihrer Menge bis zu 50 % schwankenden Niederschlägen, noch mehr durch wochenlange Niederschlagspausen während der ersten Wachstumsphase (s. Abb. 5)[12]). So sind die Ernteergebnisse und damit das gesamte Wirtschaftsleben mit einem hohen Unsicherheitsfaktor belastet.

Besondere regionale Winde, wie sie durch Wasserflächen oder durch Reliefunterschiede zustandekommen können, fehlen in Kano und seinem Umland entsprechend den morphologischen Gegebenheiten. Europäer vertragen das vorwiegend trockene und heiße Klima weitaus besser als das in den Küstenstädten oder im tropischen Regenwald.

Das Klima zeigt weder im täglichen noch im jahreszeitlichen Temperaturgang die den feuchten Tropen eigene Monotonie, obwohl auch Kano ein tropisches Klima besitzt, weil die täglichen Temperaturschwankungen die Schwankungen der Monatsmittel eines Jahres erheblich übertreffen (s. Abb. 1). Lediglich die große Hitze im Frühjahr und die Schwüle des Frühsommers empfinden Europäer als unangenehm, gegen die sich aber die meisten von ihnen zumindest in den Schlaf- teilweise auch in den Arbeitsräumen durch Klimaanlagen abschirmen.

Im Westen und Osten von Kano herrscht fast über den ganzen afrikanischen Kontinent hin dasselbe Klima wie in der Stadt. Mit der Breitenlage ist das Klima Nordnigerias jedoch erheblichen Veränderungen ausgesetzt, so daß nach einigen hundert Kilometern bereits eine andere Klimazone einsetzt: im Norden die Dornsavanne oder Sahelzone, im Süden die Feuchtsavanne.

---

[11]) Lawes, D. A.: The Influence of Rainfall Conservation on the Fertility of the Loess Plain Soil of Northern Nigeria. In: Nigerian Geographical Journal, 5., 1962, S. 34.

[12]) Fricke, W.: Bericht über agrargeographische Untersuchungen in der Gombe Division, Bauchi Province, Nord-Nigeria. In: Erdkunde, 19., 1965, S. 246; Prothero, R. M.: Some Observations on Desiccation in North-Western Nigeria. In: Erdkunde, 16., 1962, S. 112; Buchanan u. Pugh, S. 30.

3. Die Vegetation

Die Vegetation der Trockensavanne gibt der Landschaft einen offenen, parkähnlichen Charakter: Aus einer Grasfläche heben sich mit weitem Abstand voneinander einzelne Büsche und Bäume heraus. Der Baumbestand setzt sich sowohl aus feinblättrigen, dornigen Arten zusammen, wie sie für die Dornsavanne typisch sind, als auch aus breitblättrigen Arten der Feuchtsavanne[13]). Unter den etwa 7 bis 15 m Höhe erreichenden Bäumen, die sich mit breiten Kronen und dicken Stämmen an das trockene Klima angepaßt haben, sind vor allem die Arten *Anogeisus biocarpus, Sclerocarya birrea* und *Balanites aegyptica* charakteristisch, an dornigen Arten der Affenbrotbaum (*Adansonia*), der Schibutterbaum (*Butyrospermum parkii)* und *Parkia clappertonia*[14]). Von den niedrigen Bäumen mit einer Höhe von 4 bis 6 m können *Combretum glutinosum, Strychnos spinosa* und *Acacia* spp. genannt werden. Die meisten der erwähnten Baumarten werden nicht nur als Brenn- und Bauholz genutzt, sondern liefern auch eßbare Früchte, Heilmittel oder Harze. Bei landwirtschaftlicher Nutzung des Bodens spielen sie als Schattenspender eine gewisse Rolle und schützen den Boden vor dem Verwehen (s. Bild 1). Die Flüsse sind teilweise gesäumt von einem Galeriewald, der sich aus besonderen, Feuchtigkeit liebenden Arten zusammensetzt.

Ohne Beeinflussung durch den Menschen bedeckt den Boden eine mehr oder weniger dichte Grasdecke, deren Gräser im Gegensatz zu dem hohen, groben Büschelgras der Feuchtsavanne kurz und federartig sind. Am verbreitetsten sind perennierende Gräser wie *Pennisetum, Cerebrus* spp., *Chloris, Ctenium elegans, Eragrostis tremula, Loudetia* und *Aristida* spp.[15]). Heute sind jedoch nur noch wenige Gebiete mit geschlossener Grasdecke in der nordnigerianischen Trockensavanne anzutreffen, da sie wegen des Ackerbaus und der Überweidung immer wieder zerstört werden. Einmal offene Flächen unterliegen stark der Auswehung durch den Harmattan, wobei sich nach der Entfernung des Oberbodens nur langsam eine neue Pflanzendecke bildet. Dennoch dürfen solche Erosionserscheinungen nicht als Zeichen für ein Vordringen der Sahara nach Süden gewertet werden[16]). Besonders in der Umgebung Kanos fehlt die natürliche Grasdecke fast vollständig, da alles landwirtschaftlich nutzbare Land — und das sind 85 % der Gesamtfläche — jährlich ohne Brache bebaut wird[17]).

4. Die Tierwelt

Wie die Vegetation ist auch die Tierwelt durch den Menschen stark umgewandelt worden. In freier Wildbahn lebende Großtiere sind in Nordnigeria

---

[13]) Buchanan u. Pugh, S. 36.

[14]) Fricke, W.: Cattle Husbandry in Northern Nigeria — Natural and Social Environments, Characteristics, and Seasonal Movements. Chapter A., o. O. u. J., S. 11.

[15]) Fricke, o. J., S. 12.

[16]) Fricke, o. J., S. 12.
Prothero, 1962, S. 115.

[17]) Mortimore, 1967, S. 682.

selten geworden und fehlen im Umland von Kano und der Provinz Kano vollständig. Die noch von *Barth* erwähnten Elephanten, Giraffen, Antilopen und Löwen sind durch die dichte Besiedlung längst verdrängt und von Nutztieren abgelöst worden[18]). Geblieben ist vor allem eine Unzahl von Insekten und Würmern; Flöhe, Läuse, Wanzen, Zecken, Mücken, Stechfliegen und parasitierende Würmer existieren in einer großen Zahl von Arten und Individuen[19]). Kaum ein Wohnhaus wird nicht von Eidechsen bevölkert; das Chamäleon und Schildkröten finden sich häufig in Gärten; überall auf den Märkten fällt der Marabu auf, der sich wie der Geier auf Aas spezialisiert hat. Schlangen sind sehr selten geworden; aber landschaftsbestimmend sind die Termiten mit ihren zahllosen, oft meterhohen Bauten. So hat sich die Tierwelt unter dem Einfluß des Menschen im wesentlichen nur bei den Arten der Großtiere verändert, die durch Weidetiere ersetzt wurden.

5. Krankheiten

In einem tropischen Entwicklungsland wie Nigeria verdienen auch die im Lande grassierenden Krankheiten bei der Darstellung der natürlichen Gegebenheiten besondere Berücksichtigung; denn die Nordnigerianer werden nicht nur von den auch in den gemäßigten Breiten auftretenden Krankheiten heimgesucht, sondern zusätzlich von Tropenkrankheiten und Krankheiten, die durch den niedrigen Entwicklungsstand des Landes bedingt sind. So ist bei der Mehrzahl der Bevölkerung Nordnigerias der Körper besonders anfällig gegenüber Krankheiten durch die einseitige, vitamin- und eiweißarme Nahrung[20]); mangelnde Hygiene und Sauberkeit sowie die geringe Zahl der Ärzte verschlimmern die Lage. Damit sind die Krankheiten mehr ein soziales als ein medizinisches Problem. Den in Nordnigeria lebenden Europäern gelingt es zum Beispiel, sich weitgehend auch von den tropischen Krankheiten frei zu halten oder sie rasch und wirksam zu bekämpfen.

Die am häufigsten auftretenden tropischen Krankheiten sind Malaria, Frambösie, Bilharzie, Hakenwurm, Schlafkrankheit, Typhus, Rückfallfieber, Eingeweidewürmer und Augenkrankheiten. Besonders die Malaria, die von acht verschiedenen Anophelesarten in Nigeria übertragen wird, führt nicht nur — vor allem unter Kindern — zu zahlreichen Todesfällen, sondern vermindert auch die Aktivität der Infizierten[21]). Schon nach dem ersten Lebensjahr sind zwei Drittel der Kinder infiziert.

Auch die Viehzucht wird stark durch Krankheiten behindert. Die Rinderpest konnte zwar durch Impfungen erfolgreich bekämpft werden, jedoch sind die Weidegebiete durch das Auftreten der von der Tsetsefliege übertragenen

---

[18]) Barth, Heinrich, Reisen und Entdeckungen in Nord- und Central-Afrika in den Jahren 1849 bis 1855. Gotha 1857, Bd. 2, S. 46.
[19]) Kaufmann, S. 34.
[20]) Kaufmann, S. 269; Buchanan u. Pugh, S. 53.
[21]) Prothero, 1965, S. 15.

Schlafkrankheit vor allem auf den nördlichen Saum Nordnigerias und das Jos Plateau begrenzt[22]). Auch im Umland von Kano ist die Viehzucht möglich, da sich in dem vollständig und intensiv genutzten Gebiet für die Tsetsefliege keine Lebensmöglichkeiten bieten.

6. Der Naturraum

Die Bildung von naturräumlichen Einheiten in Nigeria ist bisher von *Schultze* und *Jäger* durchgeführt worden[23]). *Jägers* Einteilung ist großräumiger; Kano gehört danach zum westlichen Savannenhinterland Nordguineas. Nach *Schultze* ist Kano eingebettet in die nordnigerianische Savanne.

[22]) Fricke, o. J., Karte 6.

[23]) Schultze, J. H.: Beiträge zur Geographie Tropisch-Afrikas. Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde, N.F. 13/14., Leipzig 1955, Beilage 1; Jäger, F.: Afrika. Ein geographischer Überblick. 2. Aufl. Berlin 1954, S. 161.

IV. DIE ETHNOLOGISCHE STRUKTUR DER BEVÖLKERUNG DES HAUSSALANDES

1. Die Haussas

Das zahlenmäßig größte Volk Nordnigerias sind die Haussas[24]); bedeutendste Stadt und Mittelpunkt des Haussalandes ist heute Kano[25]). Das Haussaland bildete niemals eine politische Einheit, sondern setzte sich vor dem 18. Jhd. aus 14 Stadtstaaten zusammen, die meistens Nachbarstaaten tributpflichtig waren. Seine Bewohner verfügen aber über eine Reihe übereinstimmender charakteristischer Merkmale, obwohl sie auch ihrer Herkunft nach keinem einheitlichen Volk angehören.

Es wird vermutet, daß im heutigen Haussaland eine Gruppe kleiner, heterogener, voneinander isolierter, nigritischer Völker mit verschiedenen Sprachen lebte[26]). Unter diesen Völkern entwickelte sich das Haussa oder eher eine Vorstufe davon als gemeinsame Sprache, ein Vorgang, der sich in Afrika häufig beobachten läßt. Gleichzeitig strömten Fremde aus dem Osten und Nordosten ein, die wichtige Kulturelemente mitbrachten und eine Erhöhung des kulturellen Lebens unter den Ansässigen bewirkten. In der Folgezeit drangen aus Norden, Westen und Osten verschiedene Völker in das Haussaland vor, besetzten es ganz oder Teile davon, machten es tributpflichtig und ließen sich häufig unter den Haussas nieder. Es ergoß sich geradezu ein Einwandererstrom in das Haussaland: Händler, Handwerker, aber auch islamische Lehrer brachten neue Techniken und Lebensformen. Nach mehreren Generationen wurden die Einwanderer regelmäßig integriert, und die Haussas erreichten schon vor der Kolonialzeit eine kulturelle Einheitlichkeit, die im südsaharischen Afrika einzig dasteht[27]). So ist es wegen der ständigen Zuwanderung unmöglich, die Haussas einem besonderen Stamm zuzuordnen; Angehörige fremder benachbarter Völker können „richtige" Haussas sein, wenn sie Sprache, Lebens- und Wirtschaftsweise der Haussas übernommen haben[28]).

---

[24]) Prothero, R. M., African Ethnographic Maps with a New Example from Northern Nigeria. In: Africa, 32, 1962, S. 61.

[25]) Eine Abgrenzung des Haussalandes gibt Johnston, H.A.S.: The Fulani Empire of Sokoto. London 1967, Karte 1.

[26]) Westermann, D. H.: Die Volkwerdung der Hausa. Berlin 1950, S. 19.

[27]) Murdock, G. P.: Africa, Its Peoples and Their Culture History. New York 1959, S. 137.

[28]) Kaufmann, S. 59; Westermann, S. 20.

Haussas lassen sich folgendermaßen charakterisieren: Vom Aussehen her gibt es einen großen Typenreichtum: auf der einen Seite stehen Haussas mit mehr äthiopiden Gesichtszügen und feingliedriger, hagerer Statur, auf der anderen Seite aber auch Vertreter eines dunklen und plumpen Menschenschlages. Sie tragen allgemein lange, weite Gewänder, lange Hosen und eine kleine runde Kappe auf dem Kopf (s. Bild 5, 6, 25). Entscheidend für ihre Charakterisierung ist ihr einheitliches Volkstum. Es beruht auf einer gemeinsamen Sprache, dem Islam als allgemeiner Religion und auf dem gesamten kulturellen Habitus[29]).

Das Haussa gehört zu den tschado-hamitischen Sprachen und hat Verbindungen mit den Hamitensprachen der Berber und dem Altägyptisch-Koptischen[30]). Es zerfällt in eine Reihe von Dialekten, unter denen sich der Kanodialekt in der Literatur durchsetzt. Die Haussas besitzen ein historisch wertvolles, eigenständiges Schrifttum, das durch den Islam bereichert und von den Briten neu belebt wurde. Als Schrift wurden früher arabische, heute lateinische Zeichen verwandt. Im Haussaland sprachen 1952 etwa 5 Mill. Personen Haussa, doch wird damit gerechnet, daß sich im Westsudan zwischen Atlantik und dem Tschadsee 15—20 Mill. Menschen mit Haussa verständigen. So ist das Haussa die *Lingua Franca* des Westsudans[31]).

Der Islam wurde in der Mitte des 13. Jhd. im vorher animistischen Haussaland eingeführt. In der Mitte des 15. Jhd. sollen die islamischen Regeln teilweise beachtet worden sein, doch wurde in Notzeiten häufig Zuflucht bei den alten heidnischen Göttern gesucht, die auch heute noch das Vertrauen eines Großteils der Bevölkerung genießen[32]). Die kühle Aufnahme des Islam zeigt sich darin, daß Kano als die größte Stadt des Haussalandes im 19. Jhd. nur eine kleine, verwahrloste Moschee besaß, die selten benutzt wurde[33]). Jedoch scheint heute das Prestige der Haussas sehr zu steigen, wenn sie sich als eifrige Bekenner des islamischen Glaubens zeigen und sich an die Gebote des Islam halten. Der durch eine Pilgerfahrt nach Mekka gewonnene Titel eines *Alhaji* verleiht allgemeine Anerkennung; vor allem die Städter und dort besonders die wohlhabenden Bevölkerungskreise achten auf die strenge Einhaltung der *Purdah,* der Sitte, daß die Frauen höchstens abends, verschleiert und in Begleitung das Haus verlassen; auf dem Land arbeiten zwei Drittel der Frauen auf den Feldern[34]).

---

[29]) Forde, D. u. R. Scott: The Native Economies of Nigeria. London 1946, S. 119. Buchanan u. Pugh, S. 84; Westermann, S. 20.

[30]) Smith, M. F.: Baba of Kano: a Woman of the Muslim Hausa. Autobiography. London 1954, New York 1955, S. 15.

[31]) Greenberg, J. H.: Urbanism, Migration, and Language. In: Urbanization and Migration in West Africa, Ed. H. Kuper, Berkeley u. Los Angeles 1965, S. 51; Kaufmann, S. 62.

[32]) Shaw, F. L.: A Tropical Dependency. London 1905, S. 246; Palmer, H. R.: The Kano Chronicle. In: Journal of the Royal Anthropological Institute, 38., 1908, S. 62, 87; Westermann, S. 16.

[33]) Whittlesey, D.: Kano. A Sudanese Metropolis. In: Geographical Review, 27., 1937, S. 194, Fig. 16; Robinson, C. H.: Hausaland. London 1896, S. 184.

[34]) Smith, M. G.: The Economy of Hausa Communities of Zaria. London 1955, S. 50 ff; Wilson, J.: Social Studies with Special Reference to Housing. Greater Kano Planning Authority. Kano 1964; Abell, H. C.: Home Economics. Aspects of the FAO Socio-Economic Survey of Peasant Agriculture in Northern Nigeria. Report to the Government of Nigeria (Northern Region), FAO No. 1531, Unpublished Report, Rome 1962.

Noch 1895 lebten nach *Robinson* lediglich die Frauen des Emirs und der höchsten Minister in *Purdah,* wonach sich diese Sitte offenbar unter der britischen Verwaltung stärker durchgesetzt hat[35]).

Das Leben ist vom Islam geprägt, wenn auch teilweise mit eigenen Charakterzügen. Die Kinder besuchen Koranschulen, es gilt das malikitische Recht, die Polygamie ist erlaubt, die Sklaverei war so weit verbreitet, daß nach Berichten der Forschungsreisenden die Hälfte der Bevölkerung Kanos aus Sklaven bestand[36]). Die Wohnweise der Haussas wird den Geboten des Islam ebenfalls gerecht: In dem von der Hofmauer aus Lehm umgebenen Gehöft hat jede Frau mindestens eine Hütte oder einen Raum; die Mehrzahl der Häuser — besonders in den Städten — sind viereckig und besitzen ein flaches Dach aus Lehm mit weißen Zinnen (s. Bild 9, 10, 20); daneben gibt es runde Lehmhütten mit Grasdächern, die besonders auf dem Lande weit verbreitet sind und originäre afrikanische Bauformen darstellen (s. Bild 1).

Ein weiteres Charakteristikum der Haussas bildet bei ihnen die differenzierte Entwicklung des Handwerks[37]). Obwohl die Mehrzahl Feldbauern sind, üben zahlreiche Haussas hauptberuflich oder im Nebenerwerb Tätigkeiten aus, die vom Häuserbau bis zum Messing- und Silberschmieden reichen[38]). Am bekanntesten sind ihre Lederwaren und Stoffe, die noch heute über große Entfernungen gehandelt werden[39]). Besonders in der etwa halbjährigen Trockenzeit, in der die Landwirtschaft ruht, treten die Haussas als Händler weite Reisen an.

Wegen zunehmender Bevölkerungsdichte wird das Land in steigendem Umfang ohne Brache bebaut, was mit Hilfe der seit langem bekannten Düngung möglich ist. Lediglich die *Fadama* — das bewässerbare Land — gestattet eine ganzjährige Landwirtschaft mit mehreren Ernten. Die Haussas halten Kleinvieh, die Züchtung von Rindvieh liegt noch größtenteils bei den Fulbe[40]).

2. Die Fulbe

Mehrfach war das Haussaland im Verlauf der Geschichte wegen der wirtschaftlichen Grundhaltung und des Reichtums seiner Bevölkerung erobert worden[41]). Das letzte Volk, dem sich die Haussas vor der Ankunft der Briten unterwerfen mußten, waren die Fulbe. Zunächst vollzog sich die Einwanderung der Fulbe auf friedlichem Wege: aus dem Futa Toro im heutigen Senegal, wo die seßhafte, negride Bevölkerung von nomadisierenden, berberischen Stämmen rassisch, kulturell und wirtschaftlich geprägt worden war, zogen einzelne Gruppen als Viehzüchter nach Osten. Im Haussaland wurden sie bereits im 15. Jhd.

---

[35]) Robinson, S. 206.
[36]) Barth, Bd. 2, S. 144. Staudinger, P.: Im Herzen der Haussaländer. Berlin 1889, S. 570.
[37]) Smith, M. F., S. 17 ff.
[38]) Eine Aufzählung der wichtigsten Berufe befindet sich bei M. F. Smith, S. 17, und M. G. Smith, 1955, S. 155.
[39]) Fröhlich, W.: Das afrikanische Marktwesen. In: Zeitschrift für Ethnologie, 72., 1940, S. 274.
[40]) M. G. Smith, 1955, S. 3.
[41]) Westermann, S. 440.

historisch faßbar[42]). Sie ließen sich zwischen den bewohnten und bebauten Gebieten der eingesessenen Bevölkerung nieder, wo sie Weide für ihr Vieh finden konnten; gelegentlich kamen Konflikte mit den Haussas offen zum Ausbruch, obwohl beide Völker relativ unabhängig nebeneinander leben konnten[43]). Wirtschaftliche Beziehungen entwickelten sich durch den Austausch von Milchprodukten und Dünger gegen Getreide. In der Nähe der Städte wurden über Weideplätze, Wasserstellen und Wege für das Vieh Übereinkünfte getroffen. Ferner mußten und müssen die Fulbe eine Viehsteuer zahlen.

Die Einwanderung der Fulbe setzte sich fort; teilweise zogen sie auch weiter bis zum Tschadsee und nach Kamerun. Bereits im 17. Jhd. besaßen alle größeren Städte des Haussalandes ein Fulbeviertel[44]).

Die Fulbe unterscheiden sich im Aussehen von den übrigen Afrikanern deutlich[45]). Jedoch können unter ihnen beträchtliche Unterschiede hinsichtlich Statur und Physiognomie auftreten: schon vor ihrer Einwanderung gab es nicht-negride und stark negride Fulbe; die in den Städten lebenden Fulbe vermischten sich mit den Haussas, so daß sich heute allgemein — mit vielen Ausnahmen im Einzelfall — unter den Fulbe vier Typen unterscheiden lassen[46]):

Die Kuhfulbe (*Bororo'en*) sind wenig negride Menschen mit kupferbrauner Haut, glattem Haar, schmaler Nase, dünnen Lippen und leichtem Knochenbau; die Beschreibung ihrer Lebensweise als nomadisierende Viehzüchter nimmt in der Literatur weiten Raum ein[47]). Sie sind nur oberflächliche Moslems; auch die Frauen besuchen die Märkte und bieten dort die Milch und Butter an, die die Haussas sehr schätzen[48]). Ihre Heiraten werden nicht nach islamischem Recht legalisiert, und sie heiraten nur untereinander. Wegen ihres Viehbesitzes halten sie sich für reich, da ein Rind dem Anderthalbfachen des jährlichen Prokopfeinkommens entspricht. Dem Ackerbau widmen sie sich nur aus Not, wenn die Herde zu klein oder das Einkommen aus dem Milchverkauf zu gering ist. Früher setzten sie Sklaven für die Feldarbeit ein; heute beschäftigen sie — häufig heidnische — Arbeiter, wenn ihre finanziellen Mittel es erlauben.

Vor der *Pax Britannica* wohnten sie offensichtlich noch regelmäßig in eigenen Dörfern; die Zunahme der Bevölkerungsdichte und der landwirtschaftlichen Nutzfläche in Nordnigeria veranlaßte einen großen Teil der Fulbe, mit dem Vieh ausgedehnte saisonale Wanderungen zu unternehmen, um ihm Weideland zu sichern.

Ein Teil der Fulbe, die *Fulbe na'i*, sind seßhaft geblieben oder geworden und betreiben regelmäßig Ackerbau. Ihre Herden werden etwa für ein halbes Jahr von einem Teil der Familie in günstigere Weidegebiete geleitet.

---

[42]) Stenning, D. J.: Savannah Nomads. A Study of the Wodaabe Pastoral Fulani of Western Bornu Province, Northern Nigeria, London, Accra, Ibadan 1959, S. 13; Kaufmann, S. 56; Palmer, S. 76.

[43]) Sölken, H.: Die Geschichte von Ada (Hausa). In: Mitteilungen der Ausland-Hochschule, 40., 1937, S. 158 ff.

[44]) de St. Croix, F. W.: The Fulani of Northern Nigeria. London, Lagos 1945.

[45]) Johnston, H.A.S., S. 17.

[46]) Murdock, S. 414; Stenning, S. 4—9.

[47]) Hopen, C. E.: The Pastoral Fulbe Family in Gwandu. London, Ibadan, Accra 1958; Fricke, o. J.; de St. Croix; Stenning.

[48]) Mischlich, A.: Über die Kulturen im Mittelsudan. Berlin 1942, S. 31.

Die *Fulbe siire,* die ihr Vieh — besonders durch die Rinderpest — verloren haben, ließen sich in Dörfern nieder und widmen sich dem Feldbau. Im Gegensatz zu den mehr negriden Fulbe in den Städten bewahren sie ihre kulturellen Eigentümlichkeiten und halten, obwohl sie meistens Haussa beherrschen, an ihrer Sprache, dem Ful, fest, das zur Familie der westatlantischen Klassensprachen gehört.

Die stärker negriden Stadtfulbe (*Toroobe*) gleichen sich den Haussas zunehmend an; sie sprechen nur noch Haussa, schätzen die Frauen der Haussas als Nebenfrauen und nähern sich deren Aussehen und Körperbau. In den Städten betätigen sie sich als Händler und Handwerker, sie stellen auch die Mehrzahl der Verwaltungsbeamten. Schon vor dem *Jihad* waren einzelne Stadtfulbe in angesehene Stellungen in den Städten des Haussalandes gelangt, wo sie neben den reisenden Arabern die geistige Elite als Richter, islamische Priester und Lehrer darstellten[49]). Damals wie heute waren sie eifrige Bekenner des Islam. Ein gewisser religiöser Fanatismus in der vorwiegend heidnischen Umwelt *Osman dan Fodios* in Gobir, aber auch die Unzufriedenheit der Bevölkerung mit dem Despotismus ihrer Fürsten, führten den von ihm ausgerufenen *Jihad*, den heiligen Krieg, zum Erfolg.

Zunächst handelte es sich bei dem *Jihad* im wesentlichen um einen Religionskrieg; als sich in seinem Verlauf bei den Fulbe ein zunehmendes Streben nach Macht durchsetzte, wandelte er sich zu einem Machtkampf. Zwischen 1804 und 1810 konnten die Fulbe fast alle Haussastaaten erobern und noch weitere Erfolge im Osten und Süden erzielen. Sie übernahmen die Verwaltungsorganisation der Haussas und besetzten alle Führungsstellen. Oberster geistlicher und weltlicher Herrscher über die Emire in den ehemaligen Haussa-Stadtstaaten war der Sultan von Sokoto, der von ihnen Tributzahlungen empfing. Doch schon wenige Jahre nach Errichten des Fulbeimperiums — besonders aber nach dem Tod *Osman dan Fodios* — begannen Kriege unter den Emiren, Nachbarstaaten griffen einzelne Städte an, worunter besonders Katsina zu leiden hatte, und in einzelnen Städten brachen Bürgerkriege aus. So ist die Fulbefeudalherrschaft gekennzeichnet durch ähnliche Verhältnisse wie im Europa des 15. und 16. Jahrhunderts[50]).

Der weit fortgeschrittene Verfall des Fulbeimperiums um 1900 zeigte sich in zunehmender Unterdrückung der Bevölkerung und Korruption, die sich in vielen Rebellionen äußerten. Insgesamt hatte das Haussaland unter den Fulbe eine relativ friedliche, hundertjährige Periode, da die Städte des Haussalandes zuvor beinahe ständig mit einem ihrer Nachbarn in Fehde lagen. Die Darstellung der Geschichte Kanos im folgenden Abschnitt wird diese Verhältnisse bestätigen. Jedoch stellte die Verwaltungsorganisation des Fulbereiches auch zu Beginn des 20. Jhd. einen so bedeutenden Faktor dar, daß die Briten sie — wenn auch unter besonderer Kontrolle — beibehielten, eine Haltung, die durch den Mangel der Briten an Geld und Beamten begünstigt wurde.

---

[49]) Kaufmann, S. 57; H.A.S. Johnston, S. 23/24.
[50]) H.A.S. Johnston, S. 257.

V. DIE ENTWICKLUNG KANOS BIS ZUR KOLONIALZEIT

1. Kano vor den ersten Forschungsreisenden

Obwohl die Fulbe bei der Eroberung des heutigen Nordnigeria die gesamte Haussa-Literatur bis auf wenige Reste vernichtet hatten, blieb die *Kano-Chronik* in einigen Abschriften erhalten, die über die Stadt ausführliches historisches Material liefert[51]). Diese Chronik ist eine der wichtigsten Quellen für die Geschichte des gesamten Haussalandes. Sie beschreibt die Regentschaft aller 43 Herrscher der Haussa-Dynastie in Kano bis zum Jahre 1807; in ihr wird die Familienchronologie dargestellt, die einzelnen Herrscher werden charakterisiert; einen weiten Raum nehmen Berichte über Raubzüge, Kriege und Belagerungen ein, und einige Bemerkungen weisen auf die wirtschaftliche Entwicklung Kanos hin. Die Abschrift der *Kano-Chronik*, die *Palmer* übersetzte, muß in den Jahren 1883—1893 geschrieben worden sein, da sie bereits Berichte über die ersten fünf Fulbeherrscher enthält[52]). Das Original ist verloren gegangen.

Da die *Kano-Chronik* die jeweilige Regierungszeit der Herrscher nennt, läßt sich in etwa der Beginn der Dynastie mit dem Jahr 999 n. Chr. errechnen, was jedoch nur als Annäherungswert betrachtet werden kann[53]).

Die Herkunft der Haussa-Dynastie Kanos liegt im Dunkeln; die Vermutungen gehen soweit, daß Yemeniten, Tartaren oder eine Gruppe aus Bagdad eingewandert sein sollen[54]). Die Eroberer der Stadt trafen auf eine Negerbevölkerung, die sich zwischen Dala-Inselberg und Jakara angesiedelt hatte, wo auch neolithische Werkzeugfunde gemacht wurden. Dieser Standort besitzt eine besondere Lagegunst, da der Inselberg über einen Horizont eisenhaltigen Gesteins verfügte, strategische Vorteile bot und weil die nahe Jakara einen geeigneten Ort der Verehrung für die dem Baum- und Schlangenkult huldigende Bevölkerung bot. Die einheimische Religion machte den neuen Herrschern, über deren Glauben in der *Kano-Chronik* keine Angaben gemacht werden, bis ins 14. Jhd. schwer zu schaffen, zumal die Herrscher von den Priestern nicht in die Geheimnisse des Kultes eingeweiht wurden. In der ersten Hälfte des 14. Jhd. wurde der heilige Hain schließlich zerstört, und ein Teil der Bevölke-

---

[51]) Shaw, S. 236; Palmer.
[52]) Palmer, S. 94 ff.
[53]) Westermann, S. 8; Palmer, S. 61; H.A.S. Johnston, S. 8.
[54]) Palmer, S. 61.

rung verließ Kano. Dennoch konnte der Kult nicht vollständig ausgerottet werden.

In der ersten Hälfte des 12. Jhd. wurde die Stadtmauer um Kano errichtet, die bereits die beiden Inselberge mit einbezog[55]). Sie wurde in der zweiten Hälfte des 15. Jhd. unter der Herrschaft von *Muhammed Rumfa* erheblich ausgedehnt, in einer Zeit, als sich der Handel belebte, der Islam sich zunehmend konsolidierte, Kano in die Reiserouten gelehrter Araber mit einbezogen wurde und sich die ersten Fulbe, Kanuri und Araber in der Stadt niederließen, und sogar eine Fulbesippe am Hof zu einem gewissen Einfluß kam[56]). In dieser ersten Blütezeit wurde der City-Markt an der Jakara begründet, eine Moschee war schon in der zweiten Hälfte des 14. Jhd. errichtet worden; mit der Ausdehnung der Stadtmauer wurde der Palast des Emirs errichtet, dessen Standort bis heute beibehalten wurde.

Zu Beginn des 15. Jhd. war Kano an Bornu tributpflichtig; im 16. Jhd. mußten Abgaben an Timbuktu geleistet werden, wie uns der Maure *Leo Africanus* berichtet, der in den Jahren 1513—15 den westlichen Sudan bereiste und als erster Nachrichten über die Städte des Haussalandes nach Europa brachte[57]). *Leo* gibt eine kurze Lagebeschreibung von Kano, erwähnt die Stadtmauer und die Häuser aus Lehm, weist auf die ertragreiche Landwirtschaft der Provinz hin und spricht schon damals von reichen Kaufleuten und geschickten Handwerkern. Auf seinem Bericht basieren alle weiteren Beschreibungen Kanos bis zum 19. Jhd. wie etwa bei *Dapper*[58]).

Die zweite Hälfte des 15. Jhd. und das 16. Jhd. brachten Kriege mit Katsina und Angriffe von Bornu; besonders die Kriege mit Katsina, die von 1570 bis 1706 währten, schwächten Kano so sehr, daß es häufig von Hungersnöten heimgesucht wurde und die Bevölkerung sich verringerte[59]). Um 1620 wurde die Stadtmauer im Südwesten von Kano erneut erweitert. Zweimal eroberten die Jukun Kano. An Kebbi mußten Tributzahlungen geleistet werden. Von 1731 bis 1743 wurden Kriege mit Gobir und Bornu geführt, durch die Kano bis 1807 an Bornu tributpflichtig wurde und ab 1760 unter der Oberherrschaft von Gobir stand. Doch trotz aller Kriege, die mehr den Charakter von Raubzügen trugen, wurden Landwirtschaft und Handel nie völlig vernachlässigt entsprechend der vorwiegend auf das Gedeihen der Wirtschaft gerichteten Grundhaltung der Haussas[60]). Um 1740 verließen allerdings die arabischen Kaufleute Kano, als ihnen zu hohe Marktsteuern auferlegt wurden. Sie siedelten nach Katsina über, das damit gegenüber Kano eine wirtschaftlich größere Bedeutung gewann.

---

[55]) Moody, H.L.B.: Ganuwa: the Walls of Kano City. In: Nigeria Magazine, No. 92, 1967, S. 19 ff; ders.: The Walls and Gates of Kano City: Historical References. In: Kano Studies, No. 3, Kano 1967, S. 12 ff.

[56]) Sölken, S. 157.

[57]) Leo, J.: The History and Description of Africa. Ed. Brown, 3 Bde. London 1896; nach Lugard, F. D.: Northern Nigeria: In: Geographical Journal, 23., 1904, S. 1 war Kano schon auf der Weltkarte des *Edrisi* aus dem Jahre 1154 verzeichnet.

[58]) Dapper, O.: Beschreibung von Afrika. Amsterdam 1670.

[59]) Hogben, S. I. u. A.H.M. Kirk-Greene: The Emirates of Northern Nigeria. London 1966, S. 193 ff; Westermann, S. 30 ff.

[60]) Westermann, S. 1, 35.

Zu Beginn des 18. Jhd. bekleideten nachweislich mehrere Fulbe Staatsämter[61]). Obwohl sie um 1750 an der Bevölkerung des Haussalandes nur mit etwa 15 % beteiligt waren, gelang es ihnen, im Verlauf weniger Jahre alle Städte der Haussas zu unterwerfen[62]). Kano als größte Stadt setzte dem Fulbeheer — besonders im Vergleich zu Katsina — verhältnismäßig geringen Widerstand entgegen[63]): im Frühjahr 1807 fand die entscheidende Feldschlacht statt, in deren Verlauf das Heer Kanos vernichtend geschlagen wurde. Damit fiel das Umland der Stadt in die Hände des Fulbeheeres, und im Herbst desselben Jahres wurde Kano eingenommen. Der Haussa-König floh nach Zaria, und die viele Jahrhunderte alte Haussadynastie wurde abgelöst; alle einflußreichen Verwaltungspositionen besetzten die Fulbe. Das Emirat wurde dem Sultan in Sokoto unterstellt. Von den Schwierigkeiten, die die Okkupation durch die Fulbe den Haussas in Kano brachte, ist wenig bekannt. Doch entspricht es dem Charakter der Haussas, daß sie sich in kürzester Zeit den neuen Verhältnissen anpaßten und die wirtschaftlichen Chancen nutzten, die ihnen der Handel innerhalb des großen Reiches während einer relativ friedlichen Periode bot. Kano konnte seine alte Vormachtstellung als Handelszentrum des westlichen Sudans wieder aufbauen, zumal sowohl die Tuaregs aus Asben ihren Salzmarkt von Katsina nach Kano verlegten, als auch die arabischen Kaufleute Katsina während des sieben Jahre dauernden Krieges mit den Fulbe verließen und nach Kano zurückkehrten. Aber auch nach der Eingliederung Katsinas in das Fulbereich war die Stadt den Angriffen der im heutigen Niger im Exil lebenden Haussas ausgesetzt.

Zum ersten Emir bestimmte der Sultan in Sokoto den gelehrtesten Fulbe in Kano, einen *Suliman*, der sich als tief religiöser, aber schwacher Herrscher erwies. Nach seinem Tod im Jahre 1819 übernahm — entsprechend dem Willen des Sultans — *Ibrahim Dabo* das Amt des Emirs. Er stammte aus einer anderen Familie und benötigte die ersten Jahre seiner Herrschaft dazu, seine Stellung gegenüber den anderen Clans in Kano zu festigen. Er setzte sich jedoch durch, und bis heute stellt diese Dynastie die Emire Kanos. *Ibrahim Dabo* (1819—45) führte zahlreiche Kriege mit den kleineren Nachbarn. Ein großer Erfolg war ihm beschieden, als er 1825—26 einen Angriff *El Kanemis*, des Scheichs von Bornu, abschlagen konnte, womit er Kano eine fünfzigjährige, relativ friedliche Periode sicherte. Der Angriff einer Freischar aus Maradi, die Kano von der Fulbeherrschaft befreien wollte, wurde 1844 abgeschlagen.

Der Nachfolger *Usman* (1845—55) war ein schwacher Herrscher[64]). *Abdullahi* (1855—83) hatte — wie seine Vorgänger — jährliche Sklavenjagden im Gebiet der Ningi südlich von Kano unternommen; die Ningi gewannen dabei aber so sehr an Kampfkraft, daß sie sich nicht scheuten, nun ihrerseits Raubzüge in das Umland von Kano zu unternehmen und sogar die Stadt anzugreifen. Unter der zunehmenden Unsicherheit litt die Landwirtschaft der Kano-Provinz; der

---

[61]) Palmer, S. 90.
[62]) H.A.S. Johnston, S. 35 ff.
[63]) Barth, S. 92.
[64]) Hogben u. Kirk-Greene, S. 200.

Handel mit Nordafrika erreichte jedoch seinen Höhepunkt bis etwa 1870; später wirkten sich die Besetzung Nordafrikas durch die Franzosen und wirtschaftliche Depressionen in Europa ungünstig auf den Fernhandel Kanos aus[65]).

Nach dem Tode *Muhammadu Bellos* (1883—93) brach in Kano ein Bürgerkrieg aus, als der Sultan den in Kano unbeliebten *Tukur* zum Emir bestimmte. Im Verlauf des Bürgerkrieges wurde *Tukur* getötet, und *Aliyu* (1894—1903) übernahm das Amt des Emirs, ohne auf die Zustimmung des Sultans zu warten. Erst 1902, als ein neuer Sultan die Herrschaft über das Fulbereich antrat, demonstrierte *Aliyu* erstmals wieder die Anerkennung der Oberhoheit des Sultans über Kano, indem er 1903 kurz vor dem Angriff der Briten auf Kano mit 2 000 Reitern nach Sokoto aufbrach, um dem neuen Sultan seine Aufwartung zu machen[66]).

Für die Bevölkerung Kanos war das Jahrhundert der Fulbe-Herrschaft gekennzeichnet durch relative Ruhe: alle Feinde konnten erfolgreich abgeschlagen werden, und das Wirtschaftsleben erreichte einen zweiten Höhepunkt. Lediglich die Bevölkerung der Provinz hatte schwer unter den saisonalen Raubzügen zu leiden.

2. Die ersten Forschungsreisenden im heutigen Nordnigeria

Während an der Bucht von Biafra schon seit dem 15. Jhd. Stationen europäischer Handelshäuser bestanden und der Küstenstreifen bekannt war, blieb das Gebiet des heutigen Nordnigeria bis ins 19. Jhd. unbekannt. Nachrichten über den westlichen inneren Sudan gewannen ab etwa 1790 an Interesse; denn mit dessen Bewohnern standen die Araber von Nordafrika aus in ertragreichen Verbindungen; vor allem der Sklavenhandel blühte, und die geographischen Rätsel des westlichen inneren Sudans — vor allem das des Nigerlaufes — beschäftigten die wissenschaftliche Öffentlichkeit in Europa. Das geographische Wissen über dieses Gebiet befand sich um 1790 auf dem Stand des Berichtes von *Leo Africanus* aus dem 16. Jhd. Nach zahlreichen, meist unglücklich endenden Forschungsreisen führte die *Denham-Clapperton-Oudney*-Expedition — wie die vorhergehenden ebenfalls in britischem Auftrag — zu wichtigen neuen Erkenntnissen über das Innere Westafrikas[67]). In ihrem Verlauf wurde *Clapperton* vom Sultan von Sokoto empfangen und betrat als erster Europäer im Jahre 1824 Kano.

Er war überrascht, daß hinter den erstaunlich hohen und mächtigen Stadtmauern viel freies Feld lag und die Häuser meistens nur einstöckige Lehmbauten waren. Doch soll auf *Clapperton's* Beschreibung hier nicht näher eingegangen werden, da sie bei weitem nicht so ausführlich ist wie die zweite,

---

[65]) Newbury, C. W.: North African and Western Sudan Trade in the Nineteenth Century: a Re-Evaluation. In: Journal of African History, 7., 1966, S. 245.

[66]) Hogben u. Kirk-Greene, S. 205.

[67]) Denham, D. u. H. Clapperton: Narratives of Travels and Discoveries in North and Central Africa in the Years 1822—24. London 1826.

von einem Europäer verfaßte Darstellung Kanos durch *Barth*[68]). Seine Schilderung von Kano innerhalb des Werkes über seine Reisen im inneren Sudan in den Jahren 1849—55 ist als klassisch zu bezeichnen, und kaum ein Wissenschaftler, der sich mit der Entdeckungsgeschichte des Sudans befaßt, versäumt, die Vielzahl und Genauigkeit der Beobachtungen *Barths* zu rühmen[69]). Erst *Whittlesey* veröffentlichte 1937 eine ähnlich umfassende Stadtgeographie von Kano[70]).

Barths Beschreibung von Kano ist zwar noch keine Stadtgeographie im modernen Sinn; denn seine Darstellung ist mehr in der Form eines Tagebuches abgefaßt, wenn auch einzelne Sachgebiete zusammenfassend behandelt werden; doch bringt sein Bericht in der breiten, aber lebendigen Schilderung, die dem Leser immer wieder die außerordentlichen Schwierigkeiten der ersten Forschungsreisenden im Sudan vor Augen führt, nahezu alles damals erhältliche Material. Im folgenden soll *Barths* Beschreibung — kritisch und neu gegliedert — kurz referiert werden, um im Kapitel IX[71]) die Wandlungen herauszuarbeiten, die das noch im Mittelalter stehende Kano des 19. Jhd. später erlebte. Diese Beschreibung des alten Kano soll aber keine vollständige Stadtmonographie sein; vielmehr werden hauptsächlich die Punkte behandelt, die später einer Wandlung unterworfen waren.

3. Das Kano BARTHS

a. Lage, Größe und natürliche Beschaffenheit

Barth konnte die Lage Kanos im Gradnetz schon relativ genau angeben, da er die astronomischen Ortsbestimmungen *Vogels* für Zaria und Zinder verwenden konnte. Die Längenberechnung für Kano durch Barth wies einen Fehler von 10' auf. Die Grenzen konnte *Barth* nur an den Punkten ermitteln, an denen er das Emirat betrat oder verließ. Im Osten und Nordwesten trat seit 1854 keine Veränderung mehr ein.

Innerhalb des Fulbereiches war Kano zwar die größte Stadt, das Emirat lag aber im Osten des Reiches und war vor allem durch das Bornu-Reich bedroht. Auch im Verbreitungsgebiet der islamischen Kultur nahm Kano eine Randlage ein: im Süden begann heidnisches Gebiet. Jedoch lag Kano innerhalb eines West-Ost verlaufenden, verkehrsgünstigen und relativ dicht bevölkerten Bandes, auf das von Norden mehrere die Sahara querende Karawanenstraßen trafen[72]); eine der bedeutendsten führte nach Kano. Von Europa aus war Kano

---

[68]) Barth, H.: Reisen und Entdeckungen in Nord- und Central-Afrika in den Jahren 1849 bis 1855. Gotha 1857.

[69]) Schiffers, H. (Hrsg.), Heinrich Barth: ein Forscher in Afrika. Beiträge zum 100. Todestag. Wiesbaden 1967, S. 54; Bovill, E. W.: The Golden Trade of the Moors. London 1958, S. 219; Mc Donell, G.: The Dynamics of Geographic Change: The Case of Kano. In: Annals of the Association of American Geographers, 54., 1964, S. 361; H.A.S. Johnston, S. 17.

[70]) Whittlesey.

[71]) Vgl. S. 115 ff.

[72]) Mabogunje, A. L.: Urbanization in Nigeria. London 1968, S. 48, Fig. 2.

sowohl aus dem Norden als auch aus dem Süden nur auf langwierigen, gefährlichen Reisen zu erreichen.

Das Klima erfaßte *Barth* rein beschreibend und durch tägliche Temperaturmessungen auf seiner Reise. Mehrfach wies er auf die ungesunden Verhältnisse hin, die nicht zuletzt durch die zahlreichen, mit Wasser gefüllten Lehmgruben hervorgerufen wurden.

Das Umland der Städte und Dörfer im Kano-Emirat wurde damals regelmässig und ohne Brache kultiviert. Zwischen den Dörfern und vor allem im Grenzgebiet zu den Nachbarstaaten kam häufig Dorngestrüpp vor, und das Land diente höchstens als Weide. Nördlich von Katsina stieß *Barth* noch auf Elephantenspuren und hörte das Gebrüll von Löwen. Im Kano Emirat begegnete er jedoch nur domestiziertem Großvieh.

b. Die Bevölkerung von Stadt und Umland

Ein ungefähres Bild von der Bedeutung des Kano Emirates vermittelt *Barths* Angabe, daß es neben Kano noch 26 ummauerte Orte gab. Seine Schätzung der Einwohnerzahl des Emirates hat er allerdings ungenau gehalten: *Die Provinz Kano hat nach meiner Berechnung entschieden mehr als 200 000 freie Bewohner und wenigstens eine gleiche Anzahl Sklaven, und ich bin überzeugt, daß die gesamte Bevölkerung einer Million näher kommt als einer halben*[73]). Damit war das Kano Emirat das volkreichste im Fulbereich. Die Wohnbevölkerung Kanos schätzte *Barth* auf 30 000 Einwohner, die ortsanwesende Bevölkerung in der Trockenzeit auf 60 000 Einwohner. Kano war zwar innerhalb des Fulbereiches die größte Handelsstadt und zog während der Trockenzeit viele Handwerker, Besucher und vor allem Händler aus der nahen und fernen Umgebung Kanos an; denn nur im Winter waren die Wege passierbar, ruhte die Feldarbeit und konnten die Dromedare mit ihren Lasten nach Kano geführt werden, ohne die Gesundheit der Tiere durch zu große Feuchtigkeit zu gefährden. Eine Verdoppelung der Bevölkerung ist in der Trockenzeit aber so gut wie ausgeschlossen; denn weder die übrigen Forschungsreisenden noch die Briten zu Beginn des 20. Jhd. beobachteten Bevölkerungsbewegungen solchen Umfanges. *Barths* Angabe läßt sich nur so erklären, daß er entweder einem Mißverständnis zum Opfer fiel, indem vielleicht alle Besucher, die in der Trockenzeit nach Kano kamen, so zahlreich waren wie die ständigen Einwohner Kanos, sich aber meistens nur einige Wochen und selten während der gesamten Trokkenzeit dort aufhielten; oder er konnte durch seine beiden Aufenthalte, die jedesmal in der Trockenzeit lagen, nie selbst den Unterschied zwischen Trokken- und Regenzeitbevölkerung feststellen und wurde das Opfer falscher Auskünfte. So muß die Möglichkeit einer Unterschätzung der Wohnbevölkerung und eine Überschätzung der Fremden in der Trockenzeit durchaus eingeräumt werden.

---

[73]) Barth, Bd. 2, S. 163.

Den Hauptteil an der Bevölkerung Kanos stellten die Haussas. Die Fulbe waren mit 4 000 Menschen, also etwa 15 %, an der Gesamtbevölkerung beteiligt. Auch Kanuri und Leute aus Nupe gehörten zur ständigen Bevölkerung Kanos. Ferner wohnte in Kano eine kleinere Gruppe von Leuten aus Wangara, und schließlich bestand eine Araber- und Berberkolonie. Damit trug das Kano des 19. Jhd. einen kosmopolitischen Charakter, zumal jedes Volk eine eigene Sprache besaß. Allerdings wirkte der Islam als einigendes Element.

Die Zusammensetzung der Bevölkerung hätte jedoch ein viel bunteres Bild ergeben, wenn *Barth* etwas über die Herkunft der — häufig animistischen — Sklaven hätte in Erfahrung bringen können, die nahezu die Hälfte der Gesamtbevölkerung der Stadt stellten. Sie stammten vor allem aus dem Middle Belt Nigerias, in dem sie während der saisonalen Sklavenjagden gefangen wurden. Im Gegensatz zu den Arabern, die ihre Sklaven schlecht behandelten und bei einer günstigen Gelegenheit weiterverkauften, nahmen die Haussas den gekauften Sklaven in die Großfamilie auf und behandelten ihn als Familienmitglied. Verkauft wurde er nur bei finanziellen Notlagen oder bei grobem Ungehorsam. Unter diesen Umständen wurden die fremdstämmigen Sklaven schnell von der Haussakultur assimiliert, was das Übergehen der Herkunft der Sklaven bei der Beschreibung der Bevölkerung Kanos durch *Barth* teilweise rechtfertigt.

c. Verwaltung und politische Verhältnisse

Die Herrschaft der Fulbe über die Haussas bezeichnet *Barth* als nicht drükkend. Als herrschende Klasse verhielten sich die Fulbe zwar anmaßend und ließen sich häufig kleine Ungerechtigkeiten zuschulden kommen. Doch obwohl die Hofetikette in Kano strenger war als in anderen Städten des Fulbereiches, lagen sowohl dem Zusammenleben aller Bevölkerungsschichten als auch der Verwaltung die festen Grundsätze des islamischen Rechts zugrunde, die unter der Feudalherrschaft nicht immer eingehalten wurden, obwohl jedermann in Sokoto oder Wurno Berufung einlegen konnte.

Die Verwaltung war klar gegliedert: Statthalter war der Emir, der an Weisungen des Sultans gebunden und diesem auch tributpflichtig war. Der Emir durfte den zweithöchsten Hofbeamten, den Galadima, nicht übergehen, der um 1850 sogar den größten Einfluß in Kano besaß. Durch diese Regelung konnte die Gefahr weitgehend ausgeschlossen werden, daß die Stadt wegen der Starrköpfigkeit oder Gleichgültigkeit eines Patriarchen Schaden nahm. Damit der Galadima den Emir nicht völlig ausschalten konnte, ließ sich der Emir bei Reisen oder Feldzügen von einem Hofbeamten vertreten, der in der Hierarchie an achter oder neunter Stelle stand.

Die Einkünfte des Emirs bestanden sowohl aus den Erträgen der in seinen Dörfern für ihn arbeitenden Sklaven und aus Geschenken arabischer Kaufleute und Agenten als auch aus verschiedenen Steuern und Zöllen. Die Steuern setzten sich aus Kopf- und mehreren Sollertrags-Steuern zusammen.

Die außenpolitischen Verhältnisse des Emirates waren in den Jahren 1851 bis 1854 einem gewissen Wandel unterworfen. Obwohl der Emir 7 000 Reiter

und 20 000 Mann Fußvolk aufbringen konnte, fand *Barth* im Jahre 1854 den Osten der Provinz von der Bevölkerung verlassen, da der Emir *Aliu* zu gleichgültig und zu träge war, um die Bewohner vor den Angriffen benachbarter Völker zu schützen. Auch die Tuaregs stellten eine Gefahr dar, obwohl sie mit ihren Salzkarawanen bis weit in das Fulbereich hineinzogen. Vor allem Katsina hatte unter ihren Angriffen zu leiden, die sie von Maradi aus zusammen mit im Exil lebenden Haussas durchführten. Da Katsina innerhalb des Fulbereiches lagemäßig so sehr exponiert war, blieb Kanos Vormachtstellung unter den Emiraten bis 1854 ungebrochen, zumal der Handel im wesentlichen noch florierte. Doch war Hadejia vom Fulbereich abgefallen; und unter dem Eindruck des schwachen Emirs in Kano, sinkenden Steueraufkommens beim Sultan in Sokoto und nachlassender militärischer Stärke Kanos und des Reiches, kam *Barth* zu der Ansicht, daß die Fulbe wegen ihrer Schwäche und zunehmenden Verweichlichung sehr plötzlich das Opfer einer politischen Umwälzung werden würden. Seine Prognose ist nicht eingetroffen, obwohl der Leser seines Berichtes an vielen Einzelheiten erkennt, daß die Macht des Fulbereiches im Schwinden begriffen war. Allerdings besuchte *Barth* das Kano-Emirat in den letzten Jahren der Regierungszeit eines schwachen Herrschers.

d. Die Physiognomie

Die Stadtmauer, die jeden Forschungsreisenden tief beeindruckt hat, demonstrierte weniger die militärische Stärke der Stadt als vielmehr die politische und militärische Schwäche Kanos und des Fulbereiches, durch die benachbarte Völker immer wieder bis Kano vordringen konnten, das Umland plünderten, und die Stadt trotz ihres militärischen Potentials gezwungen wurde, ihr Heil in der Defensive hinter der Stadtmauer zu suchen. Sie war 18 km lang und besaß 15 Tore, die ein Tragtier passieren konnte. Da der gute Erhaltungszustand der Mauer eine Existenzgrundlage der Stadt darstellte, wurden jährlich Teilstücke repariert, damit sie ihre Funktion erfüllen konnte. So ist es nicht übertrieben festzustellen, daß die Stadtmauer von Kano im 19. Jhd. eines der aufwendigsten und großartigsten Bauwerke des westlichen Sudans war.

Dagegen wirkte das ummauerte Gebiet ernüchternd. Mindestens zwei Drittel der Fläche waren Ackerland, und über die meist ein-, seltener zweistöckigen Lehmhäuser erhoben sich lediglich die beiden Inselberge (s. Abb. 12). Nur im Osten und Süden reichte die Bebauung teilweise bis an die Stadttore; im Nordwesten lehnte sie sich an den Dala-Inselberg an. Die ausgedehnten freien Flächen hatten die Aufgabe, die Stadt bei einer längeren Belagerung mit den notwendigsten Lebensmitteln zu versorgen, eine Einrichtung, die auch in vielen europäischen Städten im Mittelalter bestand.

Die Lehmhäuser und Hütten hatten die verschiedensten Formen[74]): einige waren rund und trugen konische Grasdächer; sie traten am häufigsten im Süden Kanos auf. Die Mehrzahl der Häuser war jedoch rechteckig mit flachen

[74]) Siehe Barth, Bd. 2, S. 130, Bild *Kano von der Felshöhe Dala.*

Dächern. Im Innern waren die Lehmhäuser abgeschlossen, eng, fast fensterlos und ungesund. *Barth* führt diese Bauweise auf den arabischen Einfluß mit dem Streben nach möglichst vollständiger Abgeschlossenheit der Wohnungen zurück. Meistens gehörten mehrere Häuser, Hütten und Schattendächer zu einem von einer Mauer umgebenen Gehöft, das eine Großfamilie bewohnte. Auf den europäischen Betrachter wirkte dadurch der Stil der Häuser als ausgesprochen ländlich.

Zwischen den Gehöften lagen freie grüne Plätze, die als Weiden dienten. Über das ganze Stadtgebiet verteilten sich die mit Wasser gefüllten Lehmgruben, aus denen das Baumaterial stammte und die, zumal sie noch allen Unrat aufnahmen, ständig gefährliche Krankheitsherde darstellten. Die Jakara, die den Norden und Süden Kanos voneinander abgrenzte, beschreibt *Barth* als den größten Morast Kanos, der der Themse als der Gosse Londons ähnele, nur daß diese wenigstens fließe, während die Jakara — zumindest in der Trockenzeit — ein stehendes Gewässer sei. In der Regenzeit überschwemmte sie einen großen Teil des Marktes.

Der kosmopolitische Charakter der Bevölkerung Kanos zeigte sich im bunten Gemisch von fast nackten Sklaven bis zum farbenreich und prächtig gekleideten Araber. Besonders in der Nähe des Marktes und in seiner Umgebung waren die Wege zwischen den Häusern und Ständen sehr belebt. Hier wurde alles angeboten von Lebensmitteln bis zu Sklaven und vom Amulett bis zum europäischen Rasiermesser. *Barth* hielt den Markt Kanos für den belebtesten und reichsten des ganzen Sudans. Besonders mit Lebensmitteln war er gut versorgt, wenn auch die Preise zum Teil höher lagen als in anderen Städten. Neben dem Kurmi-Markt gab es noch neun kleinere Märkte, die vorwiegend Güter des täglichen Bedarfs anboten; zwei davon lagen an Stadttoren. Jedoch war der Kurmi-Markt das Wirtschafts- und Kommunikationszentrum Kanos.

Der Palast des Emirs hob sich weniger durch seine Höhe aus dem Häusermeer heraus als durch die ihn umgebende hohe Mauer. Innen bestand er aus einem Labyrinth von Hofräumen und Lehmhütten. Außer einer kleinen Moschee in der Nähe des Palastes und mehreren Plätzen mit Färbetöpfen reihte sich Gehöft an Gehöft. Doch da jedes Gebäude nach den Bedürfnissen des Besitzers errichtet wurde und keines einem anderen glich, wirkte Kano auf *Barth* insgesamt malerisch, wenn auch recht schmutzig.

e. Die Viertelsbildung

Hinsichtlich der Bevölkerungsverteilung in Kano stellte *Barth* eine deutliche Viertelsbildung fest: Im Norden wohnten die Haussas, während im Süden sowohl Haussas als auch Fulbe lebten; das nördliche Viertel scheint als weniger „gutes" Wohngebiet gegolten zu haben, da er bemerkt, daß sich die Fulbe nicht herablassen würden, im Norden Kanos zu wohnen. Allerdings hatten sich am Fuß des Dala-Inselberges die arabischen Kaufleute niedergelassen, die den Ruf dieses Viertels eigentlich eher hätten heben sollen. Wie die Araber hatten auch die Angehörigen anderer Völker sowie die Zuwanderer und Händ-

ler aus benachbarten Städten „ihr" Viertel, in dem sie geschlossen beieinander wohnten. Es gab noch keine Trennung in Wohn- und gewerbliche Viertel[75]).

f. Kano als zentraler Ort

Im Vergleich zur Gesamt-Bevölkerung des Sudans und zu den Nachbarstädten war in Kano der Anteil der Handwerker und Händler relativ hoch. An Exportprodukten lieferten die Handwerker vor allem Stoffe aus eigener Baumwolle, häufig gefärbt mit dem einheimischen Indigo. Diese Stoffe erbrachten nahezu zwei Drittel des gesamten Ausfuhrwertes. Kleinere Posten beim Export bildeten Sandalen, Schuhe, Häute und Felle. Doch auch der Zwischenhandel mit Salz aus der Sahara und Natron aus Bornu, mit Elfenbein und Sklaven sowie mit Kolanüssen, die Händler Kanos aus dem heutigen Ghana heranschafften und bei denen die Hälfte der importierten Menge auch im Emirat verbraucht wurde, brachte den Einwohnern bedeutende Beschäftigungsmöglichkeiten. Die Einfuhr bestand größtenteils aus einfachen technischen Gebrauchsartikeln, Seide, Zucker, Schwertklingen, Metallen und anderem. *Barth* gibt für alle Waren geschätzte Wertangaben an, vor deren Addition und Saldierung er jedoch warnt. Auch der absolute Wert in Kurdi oder Österreichischen Talern ist wenig aussagekräftig, da die Geldwert-Umrechnung in eine heute gültige Währung wegen des geänderten Lebensstils so gut wie undurchführbar ist. Lediglich *Barths* Angabe, daß eine Familie jährlich 60 000 Kurdi oder 24 Taler für ihr Auskommen benötigte, könnte einen Vergleichswert für die Summen der Export- und Importwerte darstellen, wenn er sich ungefähr über die Größe einer Familie ausgesprochen hätte, da sie mit den Sklaven sehr viele Köpfe umfassen kann.

Doch gibt *Barths* Beschreibung der Märkte in den Städten der näheren und weiteren Umgebung Kanos ein Bild von dessen Bedeutung: Der Markt in Sokoto wurde nicht einmal täglich abgehalten; in Katsina herrschte wenig Regsamkeit, und der Verfall war deutlich sichtbar, nachdem die arabischen Kaufleute die Stadt verlassen hatten, obwohl es günstiger zu den Karawanenstraßen lag und gesünder war als Kano; der Hauptmarkt in Kuka, der Hauptstadt des Bornu-Reiches, wurde nur einmal pro Woche abgehalten; lediglich Timbuktu hatte zwar Waren in größerer Auswahl und besserer Qualität als Kano, aber quantitativ erreichte der Handel nicht den gleichen Umfang. Allen Nachbarstädten war gemeinsam, daß bei ihnen das Handwerk weitaus weniger entwickelt war als in Kano. So nannte es *Barth* zu Recht das London Afrikas und bezeichnete es als das Zentrum des Handels im mittleren Sudan.

Erst in Nupe traf der Handel Kanos mit von Norden herangeschafften Waren auf die Konkurrenz vom Golf von Guinea herkommender europäischer und amerikanischer Güter. Die handwerklichen Produkte Kanos wurden im Osten bis Bornu, im Westen bis zum Atlantik und im Norden bis ans Mittel-

---

[75]) Church, R. J. H.: West African Urbanisation: A Geographical View. In: Sociological Review, N.S. 7., 1959, S. 27.

meer verkauft. Kulturell, politisch oder militärisch reichte der Einfluß Kanos kaum über die Grenzen seines Emirates hinaus: es war eine typische Handelsstadt. Dennoch, oder gerade deswegen, sagt *Barth* für Kano eine große Bedeutung im Handel mit Europa voraus, da die Importe in Zukunft aus dem Süden herantransportiert würden.

g. Kano als Stadttyp

Das Kano *Barths* entspricht nahezu vollständig den von westlichen Einflüssen unberührten islamischen Städten des Orients[76]). Zentrum ist der Markt, dessen Differenzierung bei wachsender Stadtgröße zunimmt; um ihn herum liegen konzentrisch die nach religiösen und ethnischen Gesichtspunkten gegliederten Wohnviertel. Zwischen diesen befindet sich an irgendeiner Stelle die Moschee und in deren Nachbarschaft der befestigte Palast des Herrschers, um in dem autokratischen System gegenüber rivalisierenden Familien geschützt zu sein. Karawansereien haben sich an Stadttoren oder als Vororte etabliert. Diese Struktur der islamischen Städte des Orients offenbart ihre religiöse Grundlage, ihre spezifischen politischen Gegebenheiten, vor allem aber den Vorrang der Handelsbetätigung in ihrem Wirtschaftsleben; denn Kano ist damals eine Handelsstadt gewesen. Seine Besonderheiten bildeten die sehr bescheidene Moschee und die große Zahl von Rundhütten mit Grasdächern.

4. Die Forschungsreisenden nach BARTH

Der Umschwung in Kano zu einem nach Süden orientierten Handel ließ noch fast 50 Jahre auf sich warten, obwohl *Barth* den baldigen Zusammenbruch des Fulbereiches vorausgesagt hatte. Die nächsten Forschungsreisenden (*Baikie*, 1862; *Staudinger* und *Hartert*, 1887; *Monteil*, 1891/92; *Robinson*, 1894/95) lieferten neue Nachrichten über die politische Entwicklung Kanos und des Fulbereiches nach Europa[77]). Ihre Berichte enthalten nur wenige neue, für eine Stadtgeographie von Kano wichtige Angaben, unter denen vor allem *Robinsons*, *Staudingers* und *Monteils* Schätzungen der Bevölkerung beachtenswert sind: *Robinson* versuchte die Einwohner aus der Zahl der Beerdigungen zu errechnen; er konnte in Erfahrung bringen, daß im Durchschnitt täglich zehn Begräbnisse stattfanden. Da er die Dauer des menschlichen Lebens in Kano entsprechend den europäischen Verhältnissen zu dieser Zeit auf 30 Jahre schätzte, errechnete er für die Stadt 100 000 Einwohner. Zweifelsohne lag die durchschnittliche Lebenserwartung weitaus niedriger (heute allerdings bei etwa

---

[76]) Schwarz, G.: Allgemeine Siedlungsgeographie. 2. Aufl., Berlin 1961, S. 407; Busch-Zantner, R.: Zur Kenntnis der Osmanischen Stadt. In: Geographische Zeitschrift, 38., 1932, S. 12.

[77]) Kirk, J.: Notes of a Journey from Bida in Nupe, to Kano in Haussa, performed in 1862 by Dr. W. B. Baikie. In: Journal of the Royal Geographical Society, 37., 1867, S. 92—108; Staudinger; Hartert, E.: Aus den Wanderjahren eines Naturforschers. Berlin, London, S'Gravenhage 1901/02; Monteil, P. L.: De Saint-Louis à Tripoli par le Lac Tchad. Paris 1895; Robinson.

37 Jahren); andererseits wurden Sklaven häufig, wenn nicht sogar immer nach ihrem Tode in eine der wassergefüllten Lehmgruben geworfen[78]); auch ist unbekannt, von welchem Alter an Kinder ein richtiges Begräbnis erhielten. So erweist sich *Robinsons* Methode als unzuverlässig.

Staudinger schätzte die Wohnbevölkerung auf 60 000—80 000 und *Monteil* auf 50 000—60 000 Einwohner. Damit liegen für das Kano des 19. Jhd. folgende Schätzwerte für die Bevölkerung Kanos vor:

	Jahr	Wohnbevölkerung	Ortsanw. Bev. i. d. Trockenz.
Clapperton	1823	30 000 — 40 000	Wohnbevölkerung + Fremde
Barth	1851/4	30 000	60 000
Staudinger	1887	60 000 — 80 000	Wohnbevölkerung + 5 000
Monteil	1891/2	50 000 — 60 000	Wohnbevölkerung + Fremde
(Meek	1911	40 000	—)

Es erscheint unwahrscheinlich, daß die Bevölkerung Kanos ab 1854, ohne daß sich die Lebensverhältnisse entscheidend änderten, so stark wuchs und daß sie gleichzeitig 1893/94 in den Wirren des Bürgerkrieges wieder auf etwa 40 000 Einwohner dezimiert wurde, die Einwohnerzahl, die die Briten 1911 ermittelten[79]). Eine solche Bevölkerungsbewegung läßt sich weder durch historische Quellen belegen, noch gibt die frühere Geschichte Kanos Anlaß, so starke Schwankungen anzunehmen.

Barth dürfte die Wohnbevölkerung Kanos mit 30 000 Einwohnern sicherlich unterschätzt haben; jedoch scheint es unwahrscheinlich, daß die Trockenzeitbevölkerung Kanos 60 000 Einwohner überstieg, was *Staudinger* und *Monteil* annahmen, da dann die Briten — bei Stagnieren der Einwohnerzahl — die Bevölkerung Kanos 1911 um 35 % unterschätzt hätten; allerdings bezeichnet *Prothero* den Zensus 1911 als *Informed Guess*[80]).

Insgesamt dürfte unter Berücksichtigung aller Angaben und unter Zubilligung eines Fehlers bei allen extremen Schätzwerten die ortsanwesende Bevölkerung Kanos im 19. Jhd. in der Trockenzeit bei 45 000—60 000 Einwohnern gelegen haben, in der Regenzeit bei 40 000—55 000. Die Differenz zwischen Wohn- und ortsanwesender Bevölkerung ist auf 15—20 % zu veranschlagen, wofür der Zensus 1931 — unter allerdings bereits veränderten Lebensbedingungen in Nordnigeria — mit 18 % Differenz einen Anhaltspunkt gibt[81]).

---

[78]) Barth, Bd. 2, S. 129 bringt die Schilderung einer solchen Szene!

[79]) Meek, C. K.: The Northern Tribes of Nigeria. London 1925, 2. Bd., S. 179. — Möglicherweise hat die Bevölkerungszahl Kanos zwischen 1903 und 1911 abgenommen, wenn in diesem Zeitabschnitt bereits die Landwirte die Städte verließen und sich auf dem Lande ansiedelten. Jedoch liegen keine Quellen über den Zeitpunkt einer solchen Entwicklung vor; gleichzeitig dürfte Kano mit seinen vielen in Handel, Handwerk und am Hofe Tätigen im Vergleich zu den Kleinstädten relativ wenig von der Wanderung auf das Land betroffen worden sein.

[80]) Prothero, R. M.: The Population Census of Northern Nigeria, 1952: Problems and Results. In: Population Studies, A Journal of Demography, 10., 1956, S. 168.

[81]) Census of Nigeria, 1931, 6 Vol., London 1932—1933, Vol. II, Census of the Northern Province by N. J. Brooke, S. 23.

5. Die Eroberung Kanos durch die Briten

Das Fulbereich wurde in einem großen Feldzug von den Briten unter *Lugard* im Jahre 1903 erobert. Zuvor waren die südlichen und östlichen Staaten des heutigen Nordnigeria einschließlich Bornu besetzt worden. Eine Darstellung der damaligen politischen Lage geht über das Ziel dieser Stadtgeographie hinaus[82]). Den Rahmen für die Eroberung Nordnigerias bildet die britische Kolonialpolitik.

Ende Januar 1903 brach eine britische Streitmacht von Zaria aus nach Kano auf. Die Truppe bestand aus 38 britischen Offizieren und 722 Soldaten — vorwiegend Haussa-Söldnern. Außer Infanterie gab es eine Kompanie berittene Infanterie und einige Kanoniere, die die vier 75 mm Gebirgsgeschütze und vier Maxim-Kanonen bedienten[83]).

Der erste befestigte Ort im Kano Emirat mußte noch gestürmt werden, die übrigen ergaben sich. Anfang Februar erreichte die Streitmacht die 9 bis 15 m hohe und am Fuß 7,50 m dicke Stadtmauer von Kano, die gerade erst wieder repariert worden war (s. Abb. 6 und Bild 2). Nach einem vergeblichen Versuch konnte in der Nähe des Zaria-Tores eine Bresche geschossen werden. An dieser Stelle drang nach kurzer Gegenwehr eine Mannschaft in die Stadt ein und besetzte den Palast des Emirs. Auf der Seite der Eroberer wurden nur 14 Leute verwundet. Der geringe Widerstand der Fulbe beruhte vor allem auf der Reise des Emirs nach Sokoto; denn der Emir war kurz vor Beginn des britischen Feldzuges zu dieser Reise aufgebrochen, um sich mit dem neuen Sultan auszusöhnen. Er ließ sich von seinem halben Heer begleiten. Zudem hätte die Anwesenheit des Emirs in Kano auch die Kampfmoral der Soldaten erhöht. Die Uneinigkeit der Emire und des Sultans erleichterte den Briten die Eroberung des Fulbereiches; in einigen weiteren Schlachten konnte der letzte Widerstand der Fulbe bis zum Herbst 1903 gebrochen werden.

Die Kontrolle und Verwaltung des 729 533 qkm großen Nordnigeria mit etwa 9 Mill. Menschen stellte *Lugard* und das britische Kolonialministerium vor große Probleme. Als Folge des Mangels an Geld und Verwaltungsbeamten, zugleich aber auch aus grundsätzlichen Erwägungen führte *Lugard* das Prinzip der *Indirect Rule* ein[84]). Es beruhte darauf, daß die vorhandene Verwaltungsstruktur beibehalten wurde, um die traditionelle Autorität der früheren Herrscher auch für die Kolonialverwaltung zu nutzen.

Die Fulbe mußten sich lediglich eine Beschneidung ihrer Macht gefallen lassen: Die Briten behielten sich vor, unfähige oder unloyale Fulbe abzusetzen, wovon der Sultan und die Emire nicht ausgenommen wurden; das islamische Recht blieb erhalten, soweit es nicht dem Recht des Protektorates widersprach; als Berufungsinstanz wurde ein *Provincial Court* eingerichtet; Todesurteile benötigten die Bestätigung durch den *Resident*; es wurden humanere Gefäng-

---

[82]) Lugard, F. D.: The Dual Mandate in British Tropical Africa. 5. Ed. London 1965, S. 9 ff.

[83]) Northern Nigeria. Report for 1902. Annual Colonial Reports. No. 409, London 1903, S. 85; H. A. S. Johnston, S. 246.

[84]) Lugard, S. 193.

nisse eingerichtet; Bestechung, Erpressung und Korruption wurden in allen Bevölkerungsschichten verfolgt; Sklavenhandel und Raubzüge zum Sklavenfang wurden verboten; das Halten von Sklaven blieb jedoch vorläufig erlaubt; allerdings konnten sich Sklaven, die schlecht behandelt wurden, befreien lassen.

Den Emiren wurde Religionsfreiheit gewährt; die christlichen Missionen durften in Nordnigeria nur im Einverständnis mit ihnen tätig werden. Die pragmatischen Bestimmungen über die Sklaverei wie die gesamte *Indirect Rule* sind kennzeichnend für den Kolonialismus dieser Epoche. Das Fernhalten christlicher Schulen von der Nordregion sollte in diesem Gebiet einen erheblichen Bildungsrückstand verursachen.

In Kano wurde nach der Flucht des Emirs ein neuer ernannt: *Mohammadu Abbas*, ein Bruder des früheren Emirs. Die britische Verwaltung ließ sich mit 14 Beamten in und um die Sommerresidenz des Emirs nieder, wo regelmäßig Besprechungen mit dem Emir und seinem *Council* abgehalten wurden. Kano wurde Provinzhauptstadt für die Emirate Kano, Katsina, Hadejia, Daura und Gumel. Katsina und Daura wurden bald wieder ausgegliedert.

1905 wurde eine telegraphische Verbindung mit Lagos hergestellt. Eine britische Handelsfirma nahm ihre Tätigkeit auf, nachdem sich schon kurz vor der Eroberung Kanos durch die Briten zwei syrische Händler in der Stadt niedergelassen hatten. Zugleich belebte sich der Handel mit der Küste[85]). 1908 erhielt Kano wöchentlich Post[86]); 1909 wurde die erste Regierungsschule eröffnet[87]); 1911 trat die entscheidende Wende im Wirtschaftsleben für Kano ein: Die Eisenbahn von dem Flußhafen Baro am Niger erreichte Kano, und 1912 wurde die durchgehende Verbindung nach Lagos fertiggestellt. Damit begann die eigentliche Erschließung Nordnigerias und die Umpolung des Handels, die zu den im folgenden näher beschriebenen Umwälzungen in der Struktur und in den Funktionen Kanos führte.

---

[85]) Über den Handel und die Industrie von Kano. In: Globus, 85., 1904, S. 20; Northern Nigeria. Report for 1903. Annual Colonial Reports, No. 437, London 1905, S. 12, 13; Northern Nigeria. Report for 1905/06. Annual Colonial Reports, No. 551, London 1908, S. 9, 10.

[86]) Northern Nigeria. Report for 1907/08. Annual Colonial Reports No. 594, London 1909, S. 71.

[87]) Hogben u. Kirk-Greene, S. 206.

VI. DIE HEUTIGE KULTURLANDSCHAFT IN DER UMGEBUNG KANOS

Eine kurze Darstellung der heutigen Kulturlandschaft in der Umgebung Kanos ist umso wichtiger, als Kano mit seinem nahen und fernen Umland außerordentlich eng verknüpft ist.

Wer nach dem Studium von *Barths* Reisebericht heute das Haussaland besucht, stellt zwei wichtige Veränderungen im Landschaftsbild fest: die Siedlungsweise der Bevölkerung hat sich geändert, und die Verkehrsverhältnisse haben sich entscheidend gebessert.

1. Die Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung

Während die Bevölkerung vor der *Pax Britannica* in ummauerten Städten und Kleinstädten oder in befestigten Dörfern lebte, haben nach der Durchsetzung des Landfriedens mehr die wirtschaftlichen Gesichtspunkte gegenüber dem vorher entscheidenden Streben nach Sicherheit Berücksichtigung gefunden.

Die Landwirte verließen die Städte, wenn sie zu weite Wege bis zu ihren Feldern zurückzulegen hatten, und siedelten sich inmitten ihres Ackerlandes in kleinen Gehöftgruppen an. Während sich die Bevölkerung in Nordnigeria seit 1910 verdreifachte, stagnierte sie allgemein in den kleineren Städten[88]); dafür wurden — besonders im dicht besiedelten Umland Kanos — alle landwirtschaftlich nutzbaren Flächen zwischen den Städten und Dörfern vollständig in Kultur genommen, wobei sich die Landwirte frei auf dem Land niederließen, so daß heute die runden, grasgedeckten Hütten oder rechteckigen, flachdachigen Lehmhäuser weit über das Umland Kanos verstreut sind (siehe Bild 1)[89]). So haben die Landwirte günstige Arbeitsbedingungen, jedoch wird dadurch die Verbesserung der Infrastruktur und die Bekämpfung von Seuchen erschwert, da teilweise bis zu 90 % der Bevölkerung in Streusiedlungen mit unter 200 Einwohnern pro Weiler wohnen[90]). Diese heutige Siedlungsstruktur bestätigt auch die nach der Punktmethode erstellte Bevölkerungsdichte-

---

[88]) Mc Donell, S. 368.
[89]) Mc Donell, S. 366, Fig. 5.
[90]) Trevallion, B. A. W.: Metropolitan Kano. Report on the Twenty Year Development Plan 1963—1983. Prepared in 1963 for the Greater Kano Planning Authority. 1966, S. 14.

karte *Mortimores* für die Kano Provinz nach dem Zensus 1962[91]). Dabei hat sich die Bevölkerung sowohl in der Kano Provinz mit 140 Einwohnern/qkm als auch im Umland von Kano mit etwa 200 Einwohnern/qkm außerordentlich verdichtet, besonders in Anbetracht der vorwiegend landwirtschaftlichen Tätigkeit der Bewohner[92]). Eine solche Bevölkerungsdichte in einem agraren Gebiet wurde erst möglich, nachdem Kano durch den Bau der Eisenbahn mit den Weltmärkten in Kontakt kam. Eine weitere Steigerung der Bevölkerungsdichte im Umland Kanos erscheint heute ohne Einführung neuer landwirtschaftlicher Methoden und eine bessere Verkehrserschließung ausgeschlossen[93]).

Die Bedeutung der Eisenbahn für den Fernverkehr zeigt ein Vergleich der Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger[94]):

Transportmittel	Durchschnittliche Selbstkosten t/km	Marginalkosten t/km
Eisenbahn	6 Pfg.	1,1 Pfg.
Binnenschiff	5 Pfg.	4 Pfg.
LKW	17 Pfg.	17 Pfg.
Esel	65 Pfg.	65 Pfg.

Da der Schiffsverkehr auf dem Niger bislang nur eine begrenzte Kapazität besitzt und beim Gütertransport von Kano zur Küste ein weiteres Umladen erforderlich macht, sind die Eisenbahn und der LKW die eigentlichen Konkurrenten, von denen die Eisenbahn erheblich kostengünstiger arbeitet. Im Zubringerverkehr beherrscht jedoch der LKW das Feld. Allerdings kann in der Umgebung Kanos noch von keinem Netz asphaltierter Straßen gesprochen werden, da die meisten Straßen auf Kano zentriert sind; viele Kleinstädte und Dörfer können bisher nur über Pisten erreicht werden, deren Zustand zu längeren Fahrzeiten und zu mehr Reparaturen führt als auf Asphaltstraßen. Häufig werden diese Pisten — außer in der Erntezeit — nur einmal wöchentlich von den *Mammy Wagons* befahren, die die Verbindung mit einem größeren Markt und Verwaltungsort herstellen. Der Lastentransport von den verstreuten Siedlungen zu den Dörfern wird von Eseln bewältigt; während der Erntezeit beteiligen sich auch Tuaregs mit Kamelen an diesem Verkehr. Auf zahlreichen Pisten wird der Transport von Brennholz nach Kano und der Dungtransport in die umliegenden Gemeinden mit Eseln abgewickelt, die wegen ihrer Vielzahl zum Landschaftsbild des Umlandes von Kano gehören[95]). Die

[91]) Mortimore, M. J.: Distribution of Population in Kano Province, 1962. Department of Geography, Ahmadu Bello University, Occasional Paper No. 2, 1965, Karte.

[92]) Unter dem Umland Kanos ist ein Gebiet zu verstehen, das sich mit einem Radius von etwa 60 km um die Stadt ausdehnt entsprechend Mortimore, 1965, Karte.

[93]) Mc Donell, S. 371.

[94]) Helander S.: Entwicklungspolitik in Nigeria. Wirtschaftspolitische Probleme eines neuen afrikanischen Staates. Köln und Opladen 1963, S. 58; Mc Donell, S. 368.

[95]) Mortimore, M. J. u. Wilson, J.: Land and People in the Kano Close-Settled Zone. A Survey of Some Aspects of Rural Economy in the Ungogo District, Kano Province. A Report to the Greater Kano Planning Authority, Department of Geography, Ahmadu Bello University, Occasional Paper No. 1, 1965, S. 95.

Haussas selbst sind bereit, noch große Strecken — teilweise mit Traglasten — zu Fuß zurückzulegen.

Die Straßen bedürfen zwar sowohl quantitativer als auch qualitativer Verbesserungen. Es steht jedoch fest, daß die Eisenbahn gemeinsam mit der mehr flächenhaften Erschließung des Landes durch den LKW-Verkehr zu einer weiteren Intensivierung und flächenmäßig größeren Ausdehnung des Anbaus landwirtschaftlicher Produkte führte, da diese auf den Weltmärkten konkurrieren konnten.

2. Die Landwirtschaft

Bis zum Beginn des 20. Jhd. bauten die Landwirte vorwiegend Nahrungsmittel für den eigenen Bedarf an und Produkte zum Verkauf nur soweit, als sie deren Erträge vor allem zum Bezahlen von Steuern und zum Erwerb handwerklicher Waren benötigten[96]). *Lugard* hatte schon mit einer beachtlichen Steigerung bei der Erzeugung landwirtschaftlicher Rohprodukte gerechnet, als er sich für die Ausdehnung der Eisenbahn bis nach Kano einsetzte[97]). In der Tat wurde nach *Lamb* bereits eineinhalb Jahre nach Fertigstellung der Eisenbahn in der Umgebung Kanos jedes verfügbare Stück Land mit Erdnüssen bebaut, als der Preis für Erdnüsse in Kano von £ 3.10 auf £ 40—45 pro t stieg[98]). Abbildung 10 verdeutlicht, welche Ausmaße der Erdnußanbau annahm, der inzwischen 30 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche im Umland von Kano beansprucht[99]). Hirse, Guinea Corn und Cow Peas, die Grundnahrungsmittel für die Bevölkerung, müssen seit einigen Jahren auch bei normalen Ernten in die Kano-Provinz eingeführt werden[100]). Im Hinblick auf den großen Verbrauchermarkt von Kano haben sich die bewässerbaren Flächen (*Fadama*) ausgedehnt, die dem Anbau von Zwiebeln, Tomaten und Gemüse dienen und vor allem in der Trockenzeit bestellt werden. Ein Teil des Gemüses wurde sogar nach Südnigeria verkauft[101]).

Die intensive Landwirtschaft um Kano basiert unter anderem auf einer Symbiose zwischen der Stadt, den Landwirten und den Viehzüchtern, da die allgemein leichten Böden bei einer Bebauung ohne Einschaltung von Brache jährlich gedüngt werden müssen. Kunstdünger konnte sich noch nicht durchsetzen[102]), so daß der Dünger größtenteils aus zwei Quellen stammt: dem aus den Städten herangeschafften Dung und den beim Weiden des Viehs der Fulbe anfallenden Düngermengen, da die Hirten vorwiegend aus der ferneren Um-

---

[96]) Smith, S. 138 ff.
[97]) Lugard, S. 461 ff.
[98]) Lamb, P. H.: Agriculture in Hausaland, Northern Nigeria. Bulletin of the Imperial Institute London, 11., 1913, S. 633—634; Lugard, S. 461 ff.
[99]) Helleiner, G. K.: Peasant Agriculture, Government, and Economic Growth in Nigeria. Homewood, Ill., 1966; Buchanan u. Pugh, S. 135—140; Church, 1960, S. 499.
[100]) Sharwood-Smith, B. E.: Kano Survey 1950. Zaria 1950; Movement of Local Foodstuffs. Ed. Northern Region, Nigeria, Ministry of Agriculture, Kaduna 1958.
[101]) Movement of Local Foodstuffs, 1958.
[102]) Watson, S. 7.

gebung Kanos gegen ein kleines Entgelt von Seiten der Landwirte nach der Ernte auf den Feldern Stoppelweide betreiben. Die Zahl der Rinder — und damit auch die der seßhaften, viehhaltenden Fulbe — ging im Kano-Emirat von 1949—58 um 22 % zurück; sie werden wegen der zunehmenden ackerbaulichen Nutzung des Bodens im Umland von Kano — zumindest in der Regenzeit — aus diesem Gebiet abgedrängt und sind zu großen saisonalen Wanderungen gezwungen[103]). Für die Fulbe ist das Weiden ihrer Herden in der Nähe von Städten aber gewinnbringend, da sie dort günstige Preise für die von den Haussas geschätzten Milchprodukte erzielen[104]).

Die intensive Bodennutzung in der Umgebung Kanos läßt stärkere Erosionserscheinungen vermuten, die in verschiedenen Teilen Nigerias bereits besorgniserregende Ausmaße angenommen haben[105]). Der relativ sandige Boden des Umlandes von Kano nimmt jedoch verhältnismäßig große Wassermengen auf; zudem hat sich gezeigt, daß weder eine besonders hohe noch eine besonders niedrige ländliche Bevölkerungsdichte die Bodenerosion stark vorantreibt; gefährdet sind vielmehr Gebiete mit einer Bevölkerungsdichte von etwa 80—100 Einwohnern/qkm, bei denen sowohl ständiger Anbau als auch reguläre Brache fehlen, so daß sich der Boden nicht regenerieren kann[106]); denn bei ständigem Anbau wird der Boden häufig bearbeitet und aufnahmefähig für Wasser; nach langer Brache kann die Erosion dem inzwischen mit einer Pflanzendecke überzogenen Boden nicht mehr schaden. Gefährdet sind die ausgetrockneten, unbestellten und vegetationsfreien Böden in den ersten Brachejahren.

Weiter wird die Erosion im Umland von Kano durch die Bäume behindert, die den Boden länger feucht halten und die Kraft des Windes mindern; Windschutzstreifen erübrigen sich deshalb in Nordnigeria. Einige kleinere Waldstücke gibt es im Nordwesten der Stadt (s. Bild 2); sie dienen vor allem der Gewinnung von Brennholz[107]).

In den weniger dicht besiedelten Gebieten der Kano-Provinz werden nach einer Periode des Anbaus mehrere Brachejahre eingeschaltet; allerdings nimmt die Länge der Brachezeit mit steigender Bevölkerungsdichte ab. In diesen Gebieten haben die Fulbe noch ganzjährige Weideflächen für ihr Vieh, doch werden sie bei der starken Bevölkerungszunahme immer mehr eingeengt[108]).

3. Die Sozialstruktur

Die Sozialstruktur der Bevölkerung auf dem Lande ist statistisch kaum faßbar. Während der Regenzeit und bis zur Ernte betätigen sich die gesamte arbeitsfähige männliche Bevölkerung und auch die meisten Frauen der Dörfer

---

[103]) Grove, A. T.: Population and Agriculture in Northern Nigeria. In: Barbour u. Prothero: Essays on African Population, London 1961, S. 135; Fricke, o. J., S. 38, 39.
[104]) Mischlich, S. 32.
[105]) Prothero, 1962, S. 113 ff.
[106]) Prothero, 1962, S. 118.
[107]) Trevallion, S. 103, 104.
[108]) Mc Donell, S. 362; Grove, 1961, S. 135.

und Gehöftgruppen in der Landwirtschaft. Zu dieser Zeit werden die der Großfamilie gehörenden Felder gemeinsam bestellt, wobei 0,6—0,7 ha pro Kopf der Familie ausreichen[109]). In der Trockenzeit gehen etwa 90 % der Männer anderen Beschäftigungen nach, aus denen sie nahezu die Hälfte ihres jährlichen Einkommens erzielen[110]): sie arbeiten als Handwerker, suchen sich in den Städten Stellungen als Hilfsarbeiter, wandern als landwirtschaftliche Arbeiter in den Süden, betreiben Handel oder bestellen fern von ihrem Wohnsitz an perennierenden Flüssen Bewässerungskulturen[111]). Insgesamt läßt sich bei den saisonalen Wanderarbeitern eine Tendenz zur Wanderung nach Süden feststellen, die nur in Ausnahmefällen bis nach Südnigeria führt[112]). Die Frauen betätigen sich nebenbei im Heimgewerbe, vor allem im Weben[113]).

Zu keiner Jahreszeit spielt das Pendeln von Arbeitnehmern aus Dörfern in der Nähe Kanos zur Stadt hin eine erwähnenswerte Rolle[114]). Jedoch stehen insbesondere die Dörfer in der unmittelbaren Nachbarschaft Kanos, von denen aus die Stadt in einem Tag ohne Übernachtung zu Fuß besucht werden kann, in einem engen wirtschaftlichen Austausch mit der Stadt[115]). Aber auch die Männer auf dem Lande versäumen es nicht, mindestens einmal in der Woche einen Markt aufzusuchen, auf dem sie kleine Einkäufe tätigen und ihr Kommunikationsbedürfnis befriedigen.

In den Marktorten befinden sich auch die ersten infrastrukturellen Einrichtungen. Neben dem Anschluß an das Straßennetz gibt es meistens eine Regierungsschule, die jedoch im islamischen Nordnigeria nur von einem geringen Teil der Kinder im Schulalter besucht wird; der Anteil der Personen, die Lesen und Schreiben gelernt hatten, betrug 1952 in der Kano-Provinz 0,9 %; und nur 8,1 % der Bevölkerung beherrschte die arabische Schrift[116]).

In den etwas größeren Marktorten hat die Distriktverwaltung ihren Sitz. Hier befindet sich auch regelmäßig ein Agent des *Marketing Board* sowie eine kleine Polyklinik. Teilweise fehlt aber noch die Elektrizitäts- und eine zentrale Wasserversorgung.

4. Die Intensivierungsmöglichkeiten

Im dicht besiedelten Umland Kanos ist nach dem heutigen Stand der Landwirtschaft kaum eine Verbesserung der Erträge und eine höhere Bevölkerungs-

---

[109]) Clayton, W. D.: The Vegetation of Katsina Province, Nigeria. In: Journal of Ecology, 1963, S. 349; Miner, H. M.: Urban Influences on the Rural Hausa. In: Urbanization and Migration in West Africa, Ed. H. Kuper, Berkeley u. Los Angeles 1965, S. 115 ff.

[110]) Grove, 1961, S. 129, 130.

[111]) Fricke, 1965, S. 247; Grove, 1961, S. 125; Miner, S. 126; Smith, 1954/55, S. 17.

[112]) Luning, H. A.: An Agro-Economic Survey in Katsina Province. Kaduna 1962; Prothero, R. M.: Migratory Labour from North-Western Nigeria. In: Africa, 27., 1957, S. 255 ff.; Prothero, 1956, (a), S. 168.

[113]) Mortimore, 1967, S. 684.

[114]) Mortimore u. Wilson, S. 93; Mortimore, 1967, S. 685.

[115]) Mortimore, 1967, S. 685.

[116]) Population Census of the Northern Region of Nigeria 1952. Bulletin No. 8, Kano Province, Zaria 1952, S. 20; Trevallion, S. 73.

dichte denkbar, was auch die Bevölkerungsbewegung in diesem Gebiet zeigt, die nur eine dem Geburtenüberschuß entsprechende Zunahme aufweist[117]). Eine weitere Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und neue Saatgutzüchtungen könnten die Erträge noch in geringem Umfang steigern. Dabei erweist sich der Hackbau mit dem nur oberflächlichen Auflockern des Bodens als optimale Bearbeitungsmethode. Allerdings ist die Versorgung mit animalischem Dünger gefährdet, wenn die Fulbe mit wachsender Bevölkerungsdichte aus ihren Weidegebieten verdrängt werden; daß dies der Fall ist, weist *Mc Donell* gerade für das fernere Umland Kanos mit den dortigen starken Bevölkerungszunahmen nach[118]).

Wandel kann hier nur das von den Briten eingeführte *Mixed Farming* schaffen, das aber nicht nur mehr Kapital erfordert, sondern auch auf traditionelle Schranken stößt: Die Fulbe hatten quasi ein Privileg für die Viehzucht und besitzen es im wesentlichen auch heute noch. In Nordnigeria gab es 1962 dank der Propaganda der Regierung seit 1928 23 000 *Mixed Farmers* bei einer jährlichen Zunahme von 8 %[119]). Da das Vieh vorwiegend in Ställen gehalten wird, ist das Fleisch qualitativ besonders gut. Doch ist der Absatz noch sehr schwerfällig.

Sowohl das *Mixed Farming* als auch allgemein das gesamte Wirtschaftsleben leiden unter den praktisch fehlenden Kreditmöglichkeiten. Die hohen Zinssätze lähmen den Fortschritt und treffen die Ärmsten, denen häufig kurz vor der Ernte die Lebensmittelvorräte und das Geld ausgehen. Andererseits stellt die Landnutzung keinen Besitztitel dar: Das Land kann zwar neuerdings verkauft werden — und die Preise in der Umgebung Kanos sind hoch — doch dient es bei Krediten noch nicht als Sicherheit[120]). So stellt der wenig ausgebildete einheimische Kapitalmarkt für die Entwicklung der Landwirtschaft, aber auch der gesamten Wirtschaft in Nordnigeria ein beträchtliches Hindernis dar.

Die Umgebung Kanos trägt vollständig den Charakter einer Ackerbaulandschaft; dieses Gebiet ist kulturlandschaftlich geprägt vor allem von den Haussas, aber auch von der Feudalherrschaft der Fulbe. Es stellt das Kerngebiet innerhalb der größeren kulturlandschaftlichen Einheit des Haussalandes dar, das über die nördliche Staatsgrenze hinwegreicht und fast ausschließlich das Gebiet der Trockensavanne umfaßt.

---

[117]) Mc Donell, S. 368; Mortimore, 1967, S. 677.
[118]) Mc Donell, S. 368, und Fig. 4.
[119]) Fricke, o. J., S. 30.
[120]) Meek, C. K.: Land Tenure and Land Administration in Nigeria and the Cameroons. London 1957, S. 167; Mortimore u. Wilson, S. 10 ff; Mortimore, 1967, S. 682.

VII. DIE HEUTIGE STRUKTUR KANOS

1. Die Bevölkerungsentwicklung

a. Die quantitative Bevölkerungsentwicklung in Nordnigeria

Das aussagekräftigste Strukturmerkmal einer Stadt ist ihre Einwohnerzahl, ganz besonders, wenn es, wie bei den nordnigerianischen Städten, nur eine sehr geringe Zahl von Einpendlern gibt. Doch dieser grundlegende Wert, die Einwohnerzahl einer Stadt, kann sich in Entwicklungsländern als außerordentlich unzuverlässig erweisen, so daß bei Planungsvorhaben große Schwierigkeiten verursacht werden. Unter der Feudalherrschaft der Fulbe wurden noch keine Volkszählungen durchgeführt. Doch liegen aus dieser Zeit für die Bevölkerungszahl Kanos Schätzungen von vier Forschungsreisenden vor, die bereits diskutiert wurden[121]). In der Trockenzeit ist im 19. Jhd. in Kano mit 45 000 bis 60 000 Einwohnern zu rechnen, ohne daß größere Bevölkerungsbewegungen — außer den saisonalen Schwankungen — in dieser Zeit stattfanden.

Aber auch die Ergebnisse der Volkszählungen dürfen keineswegs überbewertet werden und seit 1911 wird an ihnen Kritik geübt[122]). Der Zensus von 1911 war nur eine Bevölkerungsschätzung[123]). Die Volkszählungen in den Jahren 1921 und 1931 waren auch noch sehr ungenau und dürften die tatsächlichen Bevölkerungszahlen nicht unwesentlich unterschreiten. Der Zensus wurde jeweils in der Trockenzeit durchgeführt, da nur dann alle Dörfer in einer Frist von zwei Monaten aufgesucht werden konnten, wobei aber in Kauf genommen werden mußte, daß sich ein Teil der Bevölkerung auf Reisen befand.

Saisonale Wanderungen

Über den Anteil der Bevölkerung, die heute in Nordnigeria während der Trockenzeit Wanderungen unternimmt, ist wenig bekannt. *Prothero* berichtet von einer Untersuchung in einem stark übervölkerten Agrargebiet der Sokoto-

---

[121]) Vgl. S. 36.

[122]) Aluko, S. A.: Nigeria Population Census. In: Journal of Modern African Studies, 3., 1965, S. 371.

[123]) Meek, C. K.: The Northern Tribes of Nigeria. London 1925, S. 169.

Provinz, bei der 1952/53 festgestellt wurde, daß ein Drittel der vorhandenen Arbeitskräfte — also etwa 10 % der Bevölkerung — in der Trockenzeit die Heimatorte verläßt[124]); 52 % von ihnen suchten Verdienstmöglichkeiten, 16 % lediglich Nahrung und 24% trieben Handel; in jedem Fall bewirkte das Abwandern eine Schonung der heimischen Getreidevorräte[125]). *Luning* weist allerdings darauf hin, daß *Prothero* seine Untersuchung in einem Jahr nach einer schlechten Ernte durchführte und in einem Gebiet, in dem wenig Exportprodukte angebaut werden und das Handwerk relativ geringe Beschäftigungsmöglichkeiten bietet. So wanderten in der Katsina-Provinz 1959/60 nur 20 % der arbeitsfähigen Männer nach Süden[126]).

Diese Wanderungen wurden erst seit etwa 1930 beobachtet und sollen damals nur einen geringen Umfang angenommen haben; davor sollen keine Wanderungen stattgefunden haben[127]). Die letzte Behauptung *Protheros* ist sicherlich unrichtig, da alle Reisenden von saisonalen Wanderungen in die Städte berichten[128]); Tuaregs und Araber machten nur einen kleinen Teil der Reisenden aus, während die Landbevölkerung den Hauptanteil stellte. Zwar läßt *Protheros* Bericht den Schluß zu, daß die Arbeiterwanderungen und besonders ihre Reichweite allgemein mit der Einführung der *Pax Britannica* zugenommen haben; doch glauben Ortskenner Kanos eher eine Abnahme der Dif-

Tabelle 1: Ziele der Wanderarbeiter der Sokoto-Provinz[129]) (in %)

Zamfara (Nordnigeria)	13
Plateau (Nordnigeria, Zinnminen!)	11
Sonstiges Nordnigeria	14
West-Nigeria	25
Ost-Nigeria	18
Ghana	17
Französische Kolonien	2

ferenz zwischen Trocken- und Regenzeitbevölkerung zu beobachten, zumal sich während der Trockenzeit die ohnehin verbreitete Unterbeschäftigung auch ohne Zuwanderer schon verstärkt und zu saisonalen Abwanderungen führt. Allerdings suchten 14 % der in der Trockenzeit wandernden Bevölkerung vor allem die Städte Nordnigerias auf, so daß diese trotz der geringen Erwerbsaussichten Ziele der Wanderer sind, da sie sich häufig schon zufrieden geben, wenn sie nur Nahrung finden. Für die Bevölkerungszunahme Kanos in der

[124]) Prothero, R. M.: Population Patterns and Migration in Sokoto Province, Northern Nigeria. In: Report of a Symposium held at Makarere College, 1955, IGU., Ed. L. Dudley Stamp, London 1956, S. 52 (b).
[125]) Berg, E. J.: The Economics of the Migrant Labor System. In: Urbanization and Migration in West Africa, Ed. H. Kuper, Berkeley, Los Angeles 1965, S. 165.
[126]) Luning.
[127]) Prothero, 1956, S. 50 (b).
[128]) Denham u. Clapperton, S. 49—50; Barth, S. 144; Staudinger, S. 266.
[129]) Prothero, 1957, S. 255.

Trockenzeit liegt lediglich der beim Zensus 1931 ermittelte Wert von 18 % vor, der wohl in seiner Größenordnung für die damalige Zeit akzeptiert werden kann.

Volkszählungen

Die Fehler der Volkszählungen beruhen vor allem auf der geringen Bildung der Zähler, auf der Angst der Bevölkerung vor der Besteuerung, auf dem geringen Interesse der Bevölkerung und der Zähler an einem richtigen, aber hohen Ergebnis während der Kolonialzeit und auf den geringen, für den Zensus zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln[130]). Häufig wurden auch die Frauen oder die erstgeborenen Kinder nicht mitgezählt[131]). Für 1931 ist damit zu rechnen, daß etwa 3 % der Einwohner nicht erfaßt wurden[132]). Ein so geringer Fehler erscheint jedoch unglaubwürdig, da die Erhebungen nach der Gruppenzählmethode durchgeführt und noch keine Stichprobenuntersuchungen angestellt wurden, bei denen alle gezählten Personen auch g e s e h e n wurden. Hierin liegt eine große Schwierigkeit, da sich die überwiegende Mehrzahl der Haussa-Frauen fremden Männern nicht zeigen darf, aber auch heute noch fast keine ausgebildeten, emanzipierten Haussa-Frauen zur Verfügung stehen, die als Zählerinnen eingesetzt werden könnten.

Während 1931 in Kano bereits die Gruppenzählmethode angewandt wurde, basierten die Werte für die Dörfer in Nordnigeria auf Schätzungen der *Village Heads*. Beim Zensus 1952 führten erstmals auch die *Village Heads* eine Zählung nach Haushalten mit Fragebogen durch, die ohne den Einsatz der mit dem Steuereinzug befaßten Verwaltung stattfand. Damit verloren die Zähler den Anreiz, eine geringere als die wirklich vorhandene Bevölkerungszahl weiterzumelden, um einen Teil der von ihnen eingezogenen Steuern unbesorgt für sich behalten zu können[133]). Der Fehler bei der Zählung wurde offiziell auf höchstens 5 % geschätzt, *v. Wendorf* kalkuliert ihn allerdings auf 16 %[134]). Ein erheblicher Fortschritt wurde dadurch erzielt, daß der Erhebungszeitraum auf 14 Tage verkürzt sowie auf die Monate Juli und August verlegt wurde. Damit wurde in jeder Gemeinde die Wohnbevölkerung erfaßt, weil sich in der Regenzeit fast alle Einwohner zu Hause aufhalten, um die Felder zu bestel-

---

[130]) Prothero, R. M. Post-War West African Censuses. In: Essays on African Population, Ed. Barbour u. Prothero, London 1961, S. 8, 9; Kuczynski, R. R.: Demographic Survey of the British Colonial Empire. I., West Africa, London, New York, Toronto 1948, S. 562; Meek, 1925, S. 170 ff.; 1921 standen in der Nordregion für den Zensus £ 1 000, 1931 £ 3 600 bei 11,4 Mill. Einwohnern zur Verfügung.

[131]) Meek, 1925, S. 170.

[132]) Kuczynski, S. 593; Prothero, 1956, S. 167 (a).

[133]) Smith, M. G.: Government in Zazzau — a Study of Government in the Hausa Chiefdom of Zaria in Northern Nigeria from 1800 to 1950. London 1960, S. 283.

[134]) v. Wendorf, G.: Zur Volkszählung in Nigeria 1963. In: Geographische Rundschau, 17., 1965, S. 241; Population Census of Nigeria 1952—1953. Department of Statistics, Lagos 1953, S. 7. Prothero, 1956, S. 181 (a).

len[135]). Für die Einwohnerzahl Kanos bedeutet die Wahl der Regenzeit als Zensustermin, daß die *Floating Population* mit etwa 18 % entfällt, die sich von Oktober bis Mai in Kano zusätzlich aufhält. Im Wechsel der Jahreszeit für den Zensustermin dürfte so teilweise die relativ geringe Bevölkerungszunahme Kanos in den Jahren 1931—52 zu suchen sein (s. Abb. 7). Andererseits erfuhr das Wirtschaftsleben in Kano in dieser Periode keine besondere Belebung, so daß sich die Bevölkerung vorwiegend durch den natürlichen Geburtenüberschuß vermehrte.

Der Zensus 1962 wurde wieder in die Trockenzeit gelegt und vom 5. bis 21. Mai durchgeführt. Er wurde nicht nur mit erheblich höheren Mitteln begonnen, sondern fand in der Öffentlichkeit eine größere Beachtung, da sowohl das Bildungsniveau verbessert worden war und die Publikationsorgane weite Kreise der Bevölkerung erreichten, als auch der Zensus erstmals eine außerordentlich große innenpolitische Bedeutung besaß. Die Sitze im Parlament der Föderation von Nigeria sollten den Regionen nach ihrer Einwohnerzahl zugeteilt werden. Da jede Region im wesentlichen durch eine eigene Partei repräsentiert wurde, entschied der Zensus über die Machtverhältnisse im Parlament.

Besonders die Zensusergebnisse aus der Ostregion wurden stark angezweifelt, da die Bevölkerung dort seit 1952 teilweise um 120 % gewachsen oder in einzelnen Zählbezirken 65 % Kinder unter fünf Jahren gezählt worden sein sollen[136]). Die Ergebnisse des Zensus in der Nordregion wurden dagegen nicht angezweifelt[137]). Die Schuld für das Mißlingen des Zensus wurde ausländischen Beamten zugeschoben, die bestimmte, nicht näher bezeichnete europäische Prinzipien angewandt hätten, die in Nigeria nicht akzeptabel seien[138]).

Um eine Diskriminierung der Ostregion auszuschließen, wurde vom 5. bis 8. November 1963 ein neuer Zensus durchgeführt, dessen Resultate nur von der Ostregion in Zweifel gezogen, allgemein aber akzeptiert wurden. Auch bei diesem Zensus brauchte nicht jeder Einwohner Nigerias gesehen zu werden; in der Regel gab — zumindest in der Nordregion — das Familienoberhaupt im Beisein der übrigen männlichen Familienmitglieder den Zählern die erforderlichen Auskünfte für die gesamte Großfamilie[139]).

Aluko und *Eke* halten die Zahlen allerdings für überhöht, da sie nicht nur stark von den Schätzungen abweichen, sondern auch zum Beispiel in der Nordregion ein Bevölkerungswachstum von 5,7 % p. a. in den Jahren 1952—63 dokumentieren statt erwarteter 1,9 % p. a.[140]). Nigerias Nachbarn haben Wachstumsraten von unter 3 % p. a., lediglich Ghana weist von 1950—60 einen Bevölkerungszuwachs von jährlich 6,2 % auf. *Fricke* schätzt den wirklichen Bevöl-

---

[135]) Krieger, K.: Die Bedeutung statistischer Erhebungen für die Völkerkunde am Beispiel der Stadt Anka in Nord-Nigeria. In: Sociologus, N.F. 4., 1954, S. 69 ff (a).

[136]) A Testing Week in Nigeria. In: West Africa, 47., 1963, S. 1231; Mackintosh, J. P.: Nigerian Government and Politics. London 1966, S. 548.

[137]) Aluko, S. 381:; Mc Donell, S. 358; Trevallion, S. 7.

[138]) Speeking at a News Conference. In: West Africa, 47, 1963, S. 247.

[139]) Auskunft eines Census Officers aus der Kano Provinz.

[140]) Eke, I. I. U.: Population of Nigeria: 1952—1965. In: Nigerian Journal of Economic and Social Studies, Ibadan, 8., 1966, S. 289; Aluko, S. 385 ff.

kerungszuwachs 1952—63 auf 3,5—3,8 %, wobei er die Ergebnisse des Zensus 1963 für relativ zuverlässig hält[141]). Diese Annahme dürfte den realen Verhältnissen sehr nahe kommen. Sicherlich haben die verbesserten Zählmethoden, das gestiegene Bildungsniveau und das regere politische Interesse 1963 ein zahlenmäßig höheres Ergebnis verursacht; doch dürfte der wirtschaftliche Aufschwung am Ende der fünfziger und zu Beginn der sechziger Jahre — verbunden mit besseren Lebensbedingungen — zu einer geringeren Sterblichkeit und zu einer leichten Zuwanderung aus benachbarten Regionen und Staaten geführt haben, so daß ein die auf Grund des Zensus 1952 angestellte Prognose übertreffender Bevölkerungszuwachs sogar zu erwarten war[142]). Die starke Bevölkerungszunahme dürfte zu einem erheblichen Teil auf der Wirkung von Seuchenprophylaxe und der Einführung einfachster hygienischer Einrichtungen und Maßnahmen beruhen[143]).

So bleibt die Zuverlässigkeit der Angaben über die Bevölkerungszahl Nigerias weiterhin strittig, ein Zustand, der bei der Mehrzahl der Entwicklungsländer gegeben ist. In dieser Arbeit werden die Ergebnisse der Volkszählung 1963 entsprechend der Meinung vieler Wissenschaftler und nigerianischer Politiker als zutreffend betrachtet[143a]). Bei den großen Fehlern, die schon allein die reinen Bevölkerungszahlen beinhalten können, sind die Angaben über das durchschnittliche Lebensalter der Bevölkerung sowie Geburten- und Sterbeziffern auf Grund früherer Volkszählungen noch unzuverlässiger und sollen hier nicht referiert werden[143b]). Wegen des Fehlens dieser grundlegenden Daten in der erforderlichen Genauigkeit sind Bevölkerungsprognosen nur nach statistischen Methoden nahezu unmöglich[143c]).

b. Die quantitative Bevölkerungsentwicklung Kanos

Als Stadt gelten für Kano hinsichtlich der Zensi noch andere Bedingungen, da in den Städten andere Lebensbedingungen herrschen als auf dem Land und da die Bevölkerungszunahme nicht nur auf der natürlichen Bevölkerungsvermehrung zu beruhen braucht, sondern auch auf einer Zuwanderung.

Schon 1921 wurde in Kano eine wirkliche Zählung unter Aufsicht der Briten durchgeführt. Doch wegen schon oben erwähnter Vorurteile der Bevölkerung und fehlender Stichprobenuntersuchungen muß in Kano mit einer Unterschät-

---

[141]) Fricke, W.: Nordnigeria — Probleme der Bevölkerungsbewegung eines sudanischen Entwicklungslandes. In: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, Deutscher Geographentag Bad Godesberg 1967, Wiesbaden 1969, S. 317 u. 330, 331.

[142]) So berichten *Trevallion* und *Mc Donell* von starker Zunahme der Bevölkerungsdichte an der nördlichen Grenze Nordnigerias durch Zuwanderung.

[143]) Fricke, 1967, S. 317; The Industrial Potentialities of Northern Nigeria. Ed. Northern Region, Ministry of Trade and Industry, Kaduna 1963.

[143a]) Bisher wurden lediglich Globalzahlen veröffentlicht; aufgegliederte Ergebnisse des Zensus 1963 für Kano verdanke ich dem Entgegenkommen des Provincial Secretary in Kano, *Mr. Alhaji Hassan Lemu O.O.N.*

[143b]) Problems in African Demography. A Colloquium, Paris 20.—27. 8. 1959. Union Internationale pour l'étude scientifique de la population. Paris 1960.

[143c]) Walle, E van de: An Approach to the Study of Fertility in Nigeria. In: Population Studies, 19., 1965, S. 14.

zung der Bevölkerung um mindestens 10 % bei den ersten Zensi gerechnet werden, obwohl in den Berichten über die Volkszählungen nur Fehler von etwa 3 % zugestanden werden. 1952 stieg zwar möglicherweise schon die Genauigkeit bei der Erhebung, doch fand der Zensus in der Regenzeit statt.

Um eine Kurve der Bevölkerungsentwicklung in Kano zeichnen zu können, wurden 1952 zu der Einwohnerzahl 10 % als Ausgleich für zu niedrige Angaben und 15 % für die in der Regenzeit fehlende *Floating Population* addiert (s. Abb. 7). Damit konnte eine Kurve der Trockenzeitbevölkerung Kanos erarbeitet werden, die sich deutlich von der Kurve der Bevölkerungsentwicklung Nordnigerias unterscheidet. Bereits in den zwanziger Jahren nahm die Bevölkerung Kanos stark zu; denn nach dem ersten Weltkrieg konnte sich die 1912 fertiggestellte Eisenbahnverbindung zur Küste erst voll auswirken, und in dieser Zeit wurde Kano zu einem modernen Handelszentrum der Nordregion umgestaltet, wobei viele neue Arbeitsplätze geschaffen werden konnten.

Die Schwierigkeiten einer Bevölkerungsprognose für eine Stadt in einem Entwicklungsland zeigt der Versuch *Trevallions* im Jahre 1962 mit seiner Vorausschätzung der Bevölkerung Kanos für die nächsten zwanzig Jahre[143d]). Als Ausgangspunkte standen ihm für seine Trendberechnung die Ergebnisse der Zensi bis 1952 und eine Schätzung der Einwohnerzahl Kanos für das Jahr 1962 zur Verfügung. Von den Zensusergebnissen verwendete er aber nur die Resultate von 1952:

Einwohner 1952	Einwohner 1962	(Einwohner 1963)
127 000	250 000	(295 000)

Seine Schätzung auf Grund von Fortschreibungen des letzten Zensus, nach den Steuerlisten und den Ergebnissen eines Mikrozensus unterschreitet das Resultat des Zensus 1963 nur unwesentlich unter Berücksichtigung der Bevölkerungsvermehrung bis November 1963. Doch ist es eine Unterlassung, bei einer Bevölkerungsprognose allein mit einer Extrapolation zu arbeiten und nicht auch anderes vorhandenes statistisches Material und deutlich sichtbare Entwicklungen zu berücksichtigen und die Zusammenhänge zu untersuchen, wie es besonders *Stolper* fordert[143e]). Denn da sich die Bevölkerung Kanos von 1952 bis 1962 verdoppelt hat, rechnet er in den nächsten zwanzig Jahren mit einer entsprechenden Vervierfachung der Einwohnerzahl, also mit 1 Mill. im Jahr 1983. Die Kurve der Bevölkerungsentwicklung seit 1911 — und die Erfahrung aus jeder anderen Stadt der Welt — zeigt, daß Perioden starken Bevölkerungswachstums mit Zeitabschnitten geringer Bevölkerungszunahme oder gar -ab-

[143d]) Trevallion, S. 6 ff.

[143e]) Stolper, W. F.: Planning without Facts. Lessons in Resource Allocation from Nigeria's Development. Cambridge, Mass., 1966, S. 3.

nahme wechseln (s. Abb. 7). Dieses zyklische Wachstum steht in engem Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung einer Stadt[143f]).

Die Periode 1952—62 stellte eine Dekade mit einem wirtschaftlichen Boom in der Welt, in Nigeria und besonders in Kano dar. Das Bevölkerungswachstum in dieser Zeit und die mit ihm verbundenen Probleme gaben den Ausschlag für eine Planung und eine Bevölkerungsprognose, doch hätte auch eine Periode ruhigerer Entwicklung für die Zukunft einkalkuliert werden müssen. Denn in den Jahren 1952—63 wurde in Kano ein Industrieviertel errichtet, in dem die wichtigsten Konsumgüter für die Versorgung der weiteren Umgebung hergestellt und einige Exportprodukte bearbeitet werden. Doch sind die Möglichkeiten für die Ansiedlung neuer Industrien nicht unbegrenzt, da der Nachholbedarf weitgehend gedeckt ist. So hätte die Bevölkerungsprognose für Kano bei dem Problem der Schaffung neuer Arbeitsplätze ansetzen müssen, da sich ohne das Angebot von neuen Beschäftigungsmöglichkeiten die Zuwanderung verlangsamt. Auch die Landwirtschaft in der Umgebung gestattet nur eine begrenzte Intensivierung, so daß das Bevölkerungspotential im Absatzgebiet Kanos nicht unbegrenzt wachsen kann. Außerdem hat es *Trevallion* unterlassen, die Tatsache in Rechnung zu stellen, daß der Zensus 1952 in der Regenzeit stattfand, während seine Schätzung für 1962 offenbar parallel zum Zensus durchgeführt wurde, also in der Trockenzeit.

Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung Kanos in jüngster Zeit war keineswegs vorauszusehen; 1966 dürfte die Einwohnerzahl bei einem angenommenen jährlichen Wachstum von 5 % auf 345 000 gestiegen sein; nach der Ermordung und Vertreibung von etwa 30 000 Ibos sank sie aber auf etwa 315 000 Einwohner und dürfte im Frühjahr 1967 ungefähr 330 000 Bewohner umfaßt haben.

c. Die Einwohner Kanos und ihre Zugehörigkeit zu verschiedenen Völkern

Die Bevölkerung Kanos setzt sich aus einer Reihe verschiedener Völker zusammen. Die zahlenmäßig bedeutendste Gruppe sind die Haussas, die 1952 — bei der letzten, auch ethnische Gesichtspunkte erfassenden Volkszählung, deren Ergebnisse auch veröffentlicht wurden — mit 69 % an der Gesamtbevölkerung Kanos beteiligt sind. Zu den Fulbe gehören nur 9 % der Bevölkerung; beide zusammen bildeten 1921 nur 53 % der Bevölkerung, während damals noch eine höhere Zahl anderer nordnigerianischer Völker vertreten war. Die Ursache für diese starke relative und absolute Zunahme der Haussas an der Bevölkerung Kanos ist unklar. Die Fragestellung beim Zensus kann geändert worden sein; durch die Befriedung der Nordregion kann sich das Haussa stark durchgesetzt haben, so daß sich jetzt mehr Menschen zu diesem Volk bekennen; es könnte sich auch 1921 ein großer Teil Fremder von anderen Völkern

[143f]) Fehre, H.: Zeitliches und räumliches Wachstum der Großstädte in Zyklen. In: Städtestatistik in Verwaltung und Wissenschaft, Hrsgb. im Auftrage des Verbandes Deutscher Städtestatistiker von Dr. Bernhard Mewes, Berlin 1950, S. 198.

Tabelle 2: Die Einwohner Kanos nach ethnischen Gruppen

	1911	1921	1931	1952	1963
Einwohner	39 368	49 938	96 805	130 173	295 432
Haussas				89 471	
Fulbe		26 500		12 233	
Yorubas		1 478		6 203	
Ibos				11 811	ca. 30 000
Nichtafrikaner		157	220	1 143	ca. 2 500
Briten			81	ca. 600	ca. 800
Syrer, Libanesen			54	ca. 450	ca. 1 000

Quellen: Meek, Census 1931, 1952 und 1963.

in Kano aufgehalten haben, da die Volkszählung im Gegensatz zu der von 1952 in der Trockenzeit stattfand.

Der Anteil der Yorubas stieg von 3 % 1921 in Kano nach ständiger, aber nicht übermäßig starker Zuwanderung auf 5 % im Jahre 1952; die Ibos wurden 1921 in Kano noch gar nicht erfaßt, bildeten aber 1952 9 % der Bevölkerung; beide Bevölkerungsgruppen kommen aus der Feuchtsavanne und dem tropischen Regenwald des südlichen Nigeria. Da sich dort unter den Animisten schon im 19. Jhd. zahlreiche Missionsschulen etabliert hatten, die den Eingeborenen das Christentum gebracht und sie in der englischen Sprache unterrichtet hatten, griffen die Briten auf diese ausgebildeten Südnigerianer zurück, um im Norden eine moderne Verwaltung und Wirtschaft aufzubauen. Die Ibos und Yorubas kamen häufig aus übervölkerten Gebieten, akzeptierten willig eine europäisierte Lebensweise und erwiesen sich als anstellig und geschäftstüchtig, während die Haussas und Fulbe in ihren Koranschulen ein für die Praxis fast wertloses Wissen erwarben[143g]). Zudem drängten sich die Mohammedaner nicht zu den zivilisatorischen und kulturellen Errungenschaften Europas.

Auf wirtschaftlichem Gebiet und im Zusammenleben kam es zu Spannungen zwischen den nördlichen und südlichen Völkern, insbesondere mit den Ibos. Auf Grund ihrer besseren Ausbildung und besseren sozialen und wirtschaftlichen Stellung verhielten sie sich häufig arrogant und galten allgemein als unverträglich, so daß es viele Betriebe vermieden, Nord- und Südnigerianer zusammen arbeiten zu lassen; allerdings konnten die Spannungen durch ständig drohende Entlassungen weitgehend unterdrückt werden. Schon 1953 kam es in Kano zu ersten Ausschreitungen zwischen den Bewohnern Sabon Garis und Nordnigerianern[143h]). Banden von nordnigerianischen Kriminellen be-

[143g]) Krieger, 1954, (a), S. 78; Schmölder, K. u. H. Hielscher: Nigeria — von der traditionellen Gemeinschaft zur angepaßten Sozialpolitik. Wissenschaftliche Schriftenreihe des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit, 3., Stuttgart 1966, S. 67 ff.

[143h]) Report on the Kano Disturbances 16th, 17th, 18th and 19th May, 1953. Ed. Northern Nigeria Regional Government, Kaduna 1953.

nutzten politische Demonstrationen, um in Sabon Gari die dortigen Bewohner zu belästigen. Im Verlauf der Unruhen wurden regelrechte Schlachten zwischen Nord- und Südnigerianern ausgetragen, bei denen 15 Nordnigerianer getötet und 163 verwundet wurden, während die Südnigerianer 21 Tote und 71 Verwundete zählten. Viele Geschäfte, Häuser und Marktstände wurden geplündert.

Nach der Ermordung nordnigerianischer Politiker und Offiziere im Januar 1966 und nach einem Beschluß der Zentralregierung, daß die föderale Gliederung des Staates und die „Northernisation" der Verwaltungsstellen in der Nordregion aufgegeben und alle Stellen nur noch auf Grund der Fähigkeiten der Bewerber (Ibos!) besetzt werden sollten, wurden im Anschluß an eine friedliche Demonstration am Pfingstsamstag 1966 in der folgenden Nacht die Sabon Gari angegriffen, Brände gelegt, zahlreiche Ibos getötet und der Markt sowie viele Häuser geplündert. Erst am Pfingstmontag trat wieder Ruhe ein. Die Organisation des Überfalles auf die Ibos war keiner bestimmten Gruppe nachzuweisen; lediglich die friedliche Demonstration war von den verbotenen Parteien organisiert worden.

Ende September 1966 spitzte sich die innenpolitische Situation in Nigeria erneut zu. Gerüchte waren im Umlauf, daß Haussas in Südnigeria ermordet worden seien. Unter den Ibos in Nordnigeria breitete sich Unruhe aus; viele verließen Kano mit Auto, Eisenbahn und per Flugzeug. Am Samstag, dem 1. 10. 1966, hatten sich abends viele Ibos am Flughafen versammelt. Als sich Unruhe ausbreitete und schließlich eine Gruppe von Ibos ein aus Europa angekommenes Flugzeug nach Lagos stürmen wollte, eröffneten Soldaten das Feuer auf die Ibos und töteten einige von ihnen. Danach trat wieder Ruhe ein, bis gegen 22 Uhr am Bahnhof ein abfahrbereiter Zug, an dem sich ebenfalls Gedränge gebildet hatte, beschossen und unter den Ibos ein schweres Massaker angerichtet wurde. Bis zum Montag wurden vor allem in den Nachtstunden sämtliche Häuser und Geschäfte der Ibos geplündert und teilweise in Brand gesetzt (s. Bilder 22, 24, 25). Kein Ibo in Kano war nachts seines Lebens sicher; einzelne wurden versteckt gehalten oder flohen in den Busch; auch im Europäer-Wohnviertel wurden sie verfolgt; etwa 5 000 Ibos sollen in Kano getötet worden sein. Erst am Montagnachmittag konnte das Rote Kreuz und das *Department of Social Welfare* einen sicheren Sammelpunkt einrichten, von dem aus die Überlebenden nach Ostnigeria transportiert wurden. Es besteht wenig Zweifel, daß die Führer der Fulbearistokratie die Haussas zu den Greueltaten angestiftet haben, da jene um ihre Machtstellung bangten[143i]); denn noch bis zu dem Pogrom im Oktober 1966 bestand das Offizierskorps der nigerianischen Armee vorwiegend aus Ibos.

Durch die Vertreibung der Ibos hat Kano viel von seinem kosmopolitischen Charakter verloren. Geblieben ist der größte Teil der auch bis 1966 dort wohnenden Yorubas, etwa 15 000 Personen. Obwohl sie wie die Ibos eine völlig andere Sprache sprechen als die einheimische Bevölkerung, werden sie noch

---

[143i]) Geiss, I.: Nigeria. Zur Vorgeschichte und Geschichte. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung Das Parlament, B 8/67 vom 22. 2. 1967, S. 20.

geduldet, zumal ein Teil von ihnen aus dem südlichen Nordnigeria stammt und fast alle dem Islam angehören, während nur ein kleinerer Teil christianisiert ist und westliche Lebensformen angenommen hat. Sollten zwischen der Westregion und der Nordregion politische Spannungen entstehen, ist die Stellung der Yorubas in Kano sehr gefährdet.

Es haben sich auch Angehörige von Völkern aus der Mittelwestregion und Animisten aus der südlichen Nordregion in Kano niedergelassen, von denen sich aber kein Stamm mit mehr als einem Prozent an der Gesamtbevölkerung Kanos beteiligt.

1903 hielten sich in Kano neben rd. 100 Arabern aus Nordafrika nur 14 Europäer und zwei Syrer auf[143k]). 1939 gab es noch 40 arabische Händler in Kano, die aber 1942 die Stadt aus nicht genannten Gründen verlassen haben[143l]). Der Anteil der Nichtafrikaner an der Bevölkerung Kanos ist ständig gestiegen, wenn auch die absolute Zahl von rd. 1 150 Personen 1952 relativ gering geblieben ist. Während die Briten anfangs noch 80 % der Nichtafrikaner in Kano stellten, sank ihr Anteil schon 1952 auf etwas über 50 % und liegt heute bei etwa 30 %. Demgegenüber stieg der Anteil der Syrer und Libanesen auf heute etwa 40 % an.

2. Das Wirtschaftsleben Kanos

Die Wirtschaft Kanos ist geprägt von der landwirtschaftlichen Exportproduktion des Umlandes und von den zentralörtlichen Funktionen der Stadt. Die Funktionen werden später ausführlicher beschrieben[144]); hier soll die wirtschaftliche Struktur Kanos abgehandelt werden.

a. Die Beschäftigten

Die Beschäftigungslage in der Stadt entspricht den Verhältnissen der meisten Entwicklungsländer. Es gibt nur eine eng begrenzte Zahl gut ausgebildeter Arbeitskräfte; sie sind knapp und beziehen relativ hohe Löhne. Ihnen steht die Masse ungelernter Gelegenheitsarbeiter gegenüber, die außer bescheidenen Löhnen häufig noch Arbeitslosigkeit in Kauf nehmen müssen. Dazwischen befindet sich in Kano allerdings — und das ist vielleicht ein Charakteristikum des Haussalandes — eine breite Schicht selbständiger Handwerker und Händler, deren Masse noch relativ unproduktiv und mit geringen Gewinnspannen arbeitet.

Die Anzahl der Beschäftigten und ihre Zugehörigkeit zu den einzelnen Wirtschaftszweigen wurde bei den Volkszählungen 1921, 1931 und 1952 festgestellt, jedoch nur im Jahr 1952 für die Stadt Kano gesondert veröffentlicht. Aber ab-

---

143k) Northern Nigeria. Report for 1903, 1905, S. 47 ff.
143l) Forde u. Scott, S. 245.
144) Vgl. S. 97 ff.

gesehen von dem großen Fehler bei dieser Zählung[145]) können die ermittelten Werte nur als Anhaltspunkte für die wirklichen Beschäftigungsverhältnisse betrachtet werden, da ein großer Teil der Bevölkerung nicht nur auf dem Lande, sondern auch in der Stadt gleichzeitig oder saisonal mehreren verschiedenen Berufen nachgeht, was insbesondere *Krieger* beim Studium der Stadt Anka (1952 = 2 379 Einwohner) nachweisen konnte[146]). Dort sind 90 % der Männer als Feldbauern tätig, zugleich arbeiten 35 % als Handwerker. So ist es prinzipiell wenig sinnvoll, für einzelne Berufsgruppen Prozentsätze zu ermitteln.

Der Zensus 1952 macht für die gesamte Stadt Kano die folgenden Angaben hinsichtlich der Berufsgruppen, die immerhin erwähnt seien[147]):

Tabelle 3: Die Beschäftigungsstruktur in Kano im Jahre 1952 (in %)

Berufsgruppen	Männer	Frauen
Landwirte	8	11
Handwerker	14	
Handel, Büroangestellte	17	27
Verwaltung, gehobene freie Berufe	9	
Andere Beschäftigte	17	62
Nichtarbeitende	35	

Besonders hoch ist die Zahl der landwirtschaftlichen Erwerbspersonen mit insgesamt 12 800 Personen. Bei den Männern mögen noch 5 400 Einwohner in der Landwirtschaft tätig sein; daß aber der Anteil der Frauen den der Männer übertrifft, widerspricht einmal der städtischen Gewohnheit, daß sich die Frauen im Alter zwischen 12 und 45 Jahren fast ausschließlich im Gehöft aufhalten, aber auch der Tatsache, daß sich die mohammedanischen Männer vorwiegend um die Landwirtschaft kümmern und die Frauen nur bei besonders starkem Arbeitsanfall dabei helfen.

Weiter ist hervorzuheben, daß sich nur 17 % der Männer, aber 27 % der Frauen im Handel betätigen. Der optische Eindruck auf den Märkten, in den Geschäften und Büros läßt eher ein gegenteiliges Verhältnis erwarten. Auf dem Sabon Gari-Markt ist das Verhältnis der Frauen zu den Männern zwar ausgeglichen, auf dem City-Markt überwiegen die Männer, wenn auch die vielen Mädchen mit einer Schale voll Eßwaren auf dem Kopf als Händlerinnen eingestuft werden (s. Bild 5, 6, 7, 25). Aber auch in den europäischen Geschäf-

---

[145]) Vgl. S. 72 ff.
[146]) Krieger, 1954; S. 75 (a).
[147]) Population Census of the Northern Region of Nigeria 1952, Bull. No. 1, S. 36. Zuverlässige Angaben über die Erwerbssituation der Bevölkerung fehlen seit 1952 in Nigeria nach: Nigeria, Allgemeine Statistik des Auslandes, Länderberichte, Hrsgb. Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Stuttgart, Mainz 1967.

ten und Büros überwiegen die Männer, da z. B. Schreibarbeiten vorwiegend von ihnen ausgeführt werden.

Vertrauenswürdiger und aussagekräftiger ist ein Bericht von *Thomas*, der für 1961 die folgenden Beschäftigungsverhältnisse in Kano ermittelte[148]):

Einwohner	240 000
davon Männer	120 000
davon im Erwerbsalter	60 000
davon Lohnempfänger	32 000

Unter der begründeten Annahme, daß sich unter den insgesamt 32 000 Lohnempfängern höchstens 2 000 Frauen befinden, beziehen immerhin 50 % der Männer im Erwerbsalter einen Lohn. Danach kann in Kano kaum von Arbeitslosigkeit gesprochen werden, da besonders im Handel und Handwerk eine große Zahl von selbständigen oder nicht auf Lohnbasis tätigen Personen beschäftigt ist. Die vielen Stufen des Handels — häufig unter Einschalten von Mittelsmännern — vergrößern ohnehin die Zahl der Selbständigen[149]). Schon allein auf den beiden großen Märkten trieben in 11 000 Marktständen sicherlich mehr als 25 000 Einwohner Handel[150]).

Von den 32 000 Lohnempfängern waren beschäftigt bei

Native Authority	2 636 Personen
als Hausdiener	2 500 Personen
als Gelegenheitsarbeiter	3 000 Personen
in modernen Betrieben	18 786 Personen[151]).

Wie wenig körperliche Arbeit geschätzt wird, zeigt unter anderem, daß von 3 828 eine Stellung suchenden Afrikanern nur 14 Fabrikarbeit suchten, fast alle übrigen aber Beschäftigung im Büro[152]). Aufschlußreich ist weiter, daß zwei Drittel der nordnigerianischen Bewerber für Büroarbeiten aus den südlichen Provinzen Ilorin, Kabba und Benue stammen. Durch die *Northernisation*-Politik der Regierung der Nordregion und die Tätigkeit von Missionsschulen im südlichen Nordnigeria bieten sich ihnen im rückständigeren Norden gute Berufschancen[153]).

Wegen der geringen Bildung der breiten Masse der Bevölkerung besteht noch eine große Diskrepanz zwischen Hilfs- und Facharbeitern, denen die Regierung — als Schrittmacher der Lohnpolitik — etwa DM 2,— bzw. DM 8,50 pro Tag zahlt.

So waren die Haussas nur teilweise in der Lage, die Stellungen der Ibos in Verwaltung, Handel und Industrie nach dem Pogrom zu übernehmen. Außer auf dem Sabon Gari-Markt, auf dem jetzt die Haussas die Mehrzahl der Händler stellen, wurde ein großer Teil der freien Stellen mit Bewohnern des

---

[148]) Thomas, M.: Workers of Kano. In: West Africa, No. 2362, 1962, S. 983.
[149]) Bauer, P. T.: West African Trade. Cambridge 1954, S. 22 ff.
[150]) Trevallion, S. 82, 83.
[151]) M. Thomas, S. 983.
[152]) M. Thomas, S. 983.
[153]) Kirk-Greene, A.H.M.: The Peoples of Nigeria: the Cultural Background to the Crisis In: African Affairs, 66., 1967, S. 6.

Middle Belt besetzt. Ob auch diese Völker nach der Aufteilung Nigerias in einzelne Bundesstaaten nicht bald als unerwünschte Konkurrenten betrachtet werden, bleibt abzuwarten.

b. Die Betriebe

Die regelmäßig starke Beteiligung des Staates bei der Industrialisierung der Entwicklungsländer läßt sich in Kano nicht feststellen. Die staatliche Entwicklungsgesellschaft ist nur an relativ wenigen Unternehmen beteiligt (s. Tab. 5).

Die *Native Authority* (N. A.) war 1961 der größte Arbeitgeber mit 2 636 Beschäftigten; unter den weiteren städtischen, Landes- und Bundesdienststellen haben lediglich das *Marketing Board*, die Eisenbahn und das Ministerium für öffentliche Arbeiten eine größere Zahl von Beschäftigten. So dürften 1961 kaum mehr als 6 000 Personen im öffentlichen Dienst tätig gewesen sein, was etwa 20 % der Lohnempfänger entspricht.

Großbetriebe gab es vor der Kolonialzeit noch nicht. Auch heute fehlen sie in Kano, obwohl bereits ein Viertel der Beschäftigten in modernen Industrie- und Handelsbetrieben arbeitet.

Tabelle 4: Art der Unternehmen nach Anzahl und Beschäftigten 1961

Branchen	Beschäftigte				Gesamtzahl	
	unter 10.	10—50	51—200	üb. 200	Untern.	Besch.
Landwirtschaft und Vieh	4	3	2	1	10	628
Lebensmittel	6	3	2	—	11	212
Möbel	1	8	3	—	12	358
Druck und Verlage	5	5	2	—	12	314
Lederbe- und verarb.	2	7	5	—	14	632
Kfz.-Werkstätten	7	8	14	1	30	1 879
Bau	—	5	6	5	16	3 235
Groß- und Einzelhandel	278	80	16	4	378	8 734
Transportunternehmen	18	17	5	3	43	2 794
Zusammen						18 786

Quelle: M. Thomas, S. 983.

Handel

Entsprechend Kanos Ruf als Handelsstadt ist fast die Hälfte der in modernen Betrieben Beschäftigten im Groß- und Einzelhandel tätig. Schon im ersten Jahr nach der Eroberung der Stadt durch die Briten ließen sich die ersten drei

britischen Handelshäuser und weitere syrische Kaufleute in Kano nieder[154]); denn einige Syrer waren schon — wie bereits oben erwähnt — kurz vor der Eroberung Kanos über Südnigeria in die Stadt gekommen[155]). Nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie zur Küste vermehrte sich die Zahl der nichtafrikanischen Kaufleute erheblich; sie beherrschten den Handel mit Export- und Importwaren. Erst ab 1954 ging die Ausfuhr der Erdnüsse in die Hände des *Northern Nigeria Marketing Boards* über. Die bisherigen Exporteure konnten nur noch als lizensierte Aufkäufer tätig bleiben. Seit dieser Zeit scheint die Zahl der Handelsfirmen im wesentlichen zu stagnieren. 1961 wurde der Import ausländischer Waren von Lizenzen abhängig gemacht, bei deren Vergabe nichtafrikanische Handelshäuser und Vertreter gegenüber einheimischen Firmen benachteiligt wurden. Die UAC, die größte Handelsfirma und Tochtergesellschaft des Unilever-Konzerns, mußte sich aus dem Importgeschäft weitgehend zurückziehen und betätigt sich vorwiegend als Erdnußaufkäufer, Häutehändler und -exporteur, aber auch mit einem Warenhaus für europäische Ansprüche.

Industrie

Der Industrieansiedlung in Kano stellten sich die in tropischen Entwicklungsländern bekannten Schwierigkeiten entgegen[156]). Es fehlt ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, Wasser- und Energieversorgung sind mangelhaft, die an Feldbau gewohnte Bevölkerung muß erst angelernt werden, und die Überwachung muß von hochbezahlten Nichtafrikanern durchgeführt werden. So nahm erst 1941 die erste kleine Erdnuß-Ölmühle ihren Betrieb auf; vier größere Ölmühlen wurden von drei Libanesen und einem Griechen in den Jahren 1948—1953 errichtet. Weil sie alle im Besitz von Ausländern sind, war ihre Tätigkeit ständig umstritten. Nur 5—10 % des Öls finden im Lande Absatz; der Hauptteil ihrer Produktion muß exportiert werden, wobei die Erlöse aber geringer sind als die beim Export von Erdnüssen[157]). Die Produzenten führen dies auf höhere Zölle und Frachtraten zurück. Zur Zeit können die Ölmühlen 20 % der jährlichen Erdnußernte aufkaufen und verarbeiten. Der Transport mit der Eisenbahn wurde durch den Einsatz neuer Tankwagen erheblich verbilligt[158]). Da früher die Tankwagen für das Erdnußöl leer von Lagos nach Kano fuhren, die Tankwagen mit Benzin in umgekehrter Richtung Leerfahrten unternehmen mußten, wurde jetzt die Kapazität der früheren Tankwagen durch zwei seitliche, für Erdnußöl vorgesehene Tanks verdoppelt, so daß die Tankwagen bei

---

[154]) Kano Traffic Centre of Africa. In: Nigeria Trade Journal, 5., 1957, S. 59.

[155]) Winder, S. 301.

[156]) Müller-Miny, H.: Moderne Industrien im tropischen Afrika. Eine wirtschaftsgeographische Studie. Leipzig, Berlin 1928.

[157]) Wells, F. A. u. W. A. Warmington: Studies in Industrialization: Nigeria and the Cameroons. London 1962, S. 77 ff; Why Crush Crushers? In: West Africa, 38., 1954, S. 1049; A White Paper on the Northern Nigeria Military Government's Policy for the Comprehensive Review of the Past Operations and Methods of the Northern Nigeria Marketing Board. Ed. Northern Nigeria Regional Government, Kaduna 1967.

[158]) Railway Annual 1962. Ed. Nigeria Railways Corp., Lagos 1962.

jeder Fahrt voll ausgelastet sind. Die Ölmühlen stellen auch heute rund 1 000 Arbeitsplätze, nachdem sie die wichtige Rolle eines Wegbereiters für die Industrialisierung Kanos zu Beginn der fünfziger Jahre gespielt haben.

Neben diesen für Entwicklungsländer typischen, die Rohprodukte des Landes verarbeitenden Industriebetrieben begannen 1952 lediglich eine Möbelfabrik und je eine Fabrik aus der Kosmetik- und Textilbranche mit der Produktionsaufnahme; bis 1956 kamen vier weitere Betriebe hinzu. Aber erst nach der Verbesserung der Infrastruktur, also der Einführung von Diesellokomotiven bei der Eisenbahn, dem Ausbau der Wasserversorgung und der Installierung von Diesel-Stromgeneratoren nahm die Industrie Kanos in den Jahren 1959—63 — auch im Zusammenhang mit der Unabhängigkeit — einen bedeutenden Aufschwung[159]). Dabei verlagerte sich das Schwergewicht von der Verarbeitung heimischer Rohprodukte für den Export auf die Herstellung von Konsumgütern aus in- und ausländischen Rohstoffen für den nordnigerianischen, teilweise auch nigerianischen Markt (vgl. Tab. 5). Den bedeutendsten Aufschwung nahm eine von einem Tripolitaner und einem Japaner mit Unterstützung der Regierung errichtete Wolldeckenfabrik, in der 1 300 Beschäftigte in mehreren Schichten arbeiten[160]). Während der Aufbauphase hatte das Baugewerbe vorübergehend einen beachtlichen Anteil an den Beschäftigten[161]). 1967 — nach dem Abklingen der Unabhängigkeitseuphorie und dem Auftreten innenpolitischer Schwierigkeiten — befanden sich nur noch zwei Betriebe im Bau: eine libanesische Färberei und eine Brauerei, die mit Mitteln aus dem Entwicklungsfond der Regierung errichtet wurde. Bier mußte bislang von Kaduna herangeschafft werden; jedoch dürfte die Produktion durch die häufigen Strom- und Wassersperren, vor allem aber durch die minderwertige Wasserqualität ungünstig beeinflußt werden. Schon seit 1967 wurde in Nigeria kein neues Industrieprojekt mehr in Angriff genommen[162]).

Unter den privaten Firmen sind Konkurse selten; dagegen arbeiten die ganz oder teilweise von der Northern Nigeria Development Corporation errichteten oder erworbenen Betriebe häufig unrentabel wie etwa eine Schuhfabrik, die Schweinefarm und der Schlachthof[163]). Das ist unmittelbar eine Folge des Managements.

Die Chancen der Industrie in Kano haben als erste die Libanesen erkannt; hier konnten sie das im Textil- und Erdnußhandel verdiente Geld im Lande gewinnbringend anlegen. Heute gehört ihnen mehr als ein Drittel der Industriebetriebe in Kano (vgl. Tab. 5). An zweiter Stelle stehen die Briten, während die Haussas nur an wenigen Betrieben beteiligt sind, obwohl ihnen gün-

---

159) Industrialization in Kano. In: West Africa, 38., 1954, S. 465.
160) Auskunft der Geschäftsleitung.
161) M. Thomas, S. 983.
162) Nigeria, Länderberichte, S. 31.
163) Helleiner, G. K.: A Wide-Ranging Development Institution: Nigeria's Northern Region Development Corporation, 1949—1962. In: The Nigerian Journal of Economic and Social Studies, 1964, S. 251; A White Paper on the Military Government Policy for the Reorganisation of the Northern Nigeria Development Corporation. Ed. Northern Nigeria Regional Government, Kaduna 1966.

stigere Bedingungen als Europäern gewährt werden[164]). Von ihrer Ausbildung her sind die Haussas noch wenig mit der modernen Technik und Betriebsführung vertraut[165]); das Kapital wird ihnen — im Vergleich zum Handel — zu langsam umgeschlagen[166]); da ihr Grundbesitz nicht belastet werden kann, haben sie Schwierigkeiten, Kredite zu bekommen[167]).

Tabelle 5: Die Industriebetriebe Kanos 1967

	Nationalität*)	Ungefähre Beschäftigtenzahlen
Verarbeitung von Rohprodukten für den Export:		
3 Gerbereien	B, B, SuJ+H	480
4 Ölmühlen	G, L, L, L	1 000
3 Kapok-Fasern	L, B, ?	200 (?)
Verarbeitung von nordnigerianischen Rohprodukten für den heimischen Markt:		
1 Wolldecken	Tr+Ja+R	1 300
3 Schuhe	L, H+R, ?	150
4 Textilien	L, L, L, H+R	600
1 Zeltplane	B	80
2 Fleischverarbeitung	B, H+NA+R	400
1 Seife	L	150
Verarbeitung von importierten Rohstoffen für die Investitionsgüterindustrie:		
2 Baumaterial	L, I	110
3 Stahlbau	B, B, R+L	150
1 Draht	L+R	50
Verarbeitung von importierten Rohstoffen für die Konsumgüterindustrie:		
3 Süßwaren	H+R, Su, G	500
3 Parfüm	B, B, SuJ	450
2 Getränke	G, L+B	160
1 Arzneimittel	B	40
1 Plastikwaren	H+L	80
1 Gas, Eis	B+R	30
4 Möbel	I, L, ?, ?	200
4 Emaillewaren	L, L, L, L+Ch+R	800
1 Koffer	L	60
1 Autoreifen	Yoruba	50
1 Schreibwaren	B	50

*) B = Brite; H = Haussa; G = Grieche; I = Italiener; SuJ = Sudan. Jude; Tr = Tripolitaner; NA = *Native Authority*; Su = Sudanese; Ja = Japaner; R = Regierung; L = Libanese; Ch = Chinese

Quellen: Northern Nigeria Statistical Yearbook 1964; Sokolski; Reinecke; Wells u. Warmington und eigene Befragungen und Schätzungen.

---

[164]) The Industrial Potentialities of Northern Nigeria, 1963; Onyemelukwe, C. C.: Problems of Industrial Planning and Management in Nigeria. London 1966.

[165]) Kolb, A.: Entwicklungsplanung und geographische Forschung in Afrika. In: Die Erde, 94., 1963, S. 201; Smith, 1955, S. 170.

[166]) Buchanan u. Pugh, S. 242.

[167]) Dill, K.: Industrialisierung Nigerias. Basel 1964, S. 19.

Bei den Transportunternehmen sind sowohl Libanesen als auch Haussas tätig; aber die Kraftfahrzeugwerkstätten befinden sich fast ausschließlich in ausländischen Händen.

Die Konsumgüterindustrie ist mit ihrem Absatz von den Gewinnen der in der Landwirtschaft tätigen Bevölkerung abhängig, da sich nach dem Auszahlen des Gegenwertes für den Ernteertrag ein wahrer Geldstrom über die Stadt ergießt[168]). So sind eine Reihe von Betrieben nur im Herbst und Winter voll ausgelastet. Im Sommer strebt ein Teil der Haussas ohnehin an, das Ackerland zu bestellen.

Einer Ausdehnung der Industrie sind Grenzen gesetzt. Viele Branchen können in Kano keine Betriebe eröffnen, da der Markt zu klein ist. Betriebe, die für ganz Nigeria Ware aus importierten Rohstoffen herstellen, lassen sich ohnehin hier nicht nieder, sondern an der Küste. Die Betriebskosten sind trotz niedriger Löhne relativ hoch, da die Arbeitsproduktivität gering ist und teure ausländische Manager eingesetzt werden müssen[169]). Zur Zeit scheint der Nachholbedarf an Industriebetrieben gedeckt zu sein; außerdem ist auch keine Investitionsbereitschaft vorhanden. Eine Ausdehnung der Industrie wird erst wieder bei deutlich zunehmender Bevölkerung aktuell werden. Neue Konkurrenz dürfte dann die Preise zugunsten der Verbraucher ermäßigen.

Andererseits kann aber die Bevölkerung nur nachhaltig zunehmen — ohne den erreichten Lebensstandard einzubüßen —, wenn sich weitere Industrien in der Stadt niederlassen. Denn vor allem die Industrie, der Handel nur in geringerem Maße, schafft in Kano neue, produktive Arbeitsplätze.

Fest steht jedoch, daß eine Vervierfachung der Bevölkerung in zwanzig Jahren — wie sie *Trevallion* vorschwebt — allein durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Industrie ausgeschlossen ist, da sowohl die Kaufkraft der Bevölkerung als auch der Absatzmarkt räumlich zu beschränkt ist[170]).

Nach der beachtlichen wirtschaftlichen Expansion zu Beginn der sechziger Jahre befindet sich Kano seit 1966 in einer Phase der Stagnation. Wie stark die Wirtschaft von — positiv oder negativ wirkenden — Impulsen abhängig ist, zeigt die Kurve der Erdnußexporte deutlich; ihre Höhe hat entscheidenden Einfluß auf das Geldvolumen in Nordnigeria (s. Abb. 9). Abgesehen von den jährlichen Schwankungen im Ernteergebnis zeichnen sich Kriege und Wirtschaftskrisen, aber auch Verbesserungen der Infrastruktur durch Eisenbahn- und Straßenbau deutlich ab.

Insgesamt ist die Wirtschaft Kanos relativ krisenempfindlich. Die saisonale Belebung des gesamten Wirtschaftslebens nach der Getreide-, vor allem aber der Erdnußernte zeigt die Bedeutung der landwirtschaftlichen Produktion; zugleich führt die unterschiedliche Verteilung der Niederschläge über die Anbauperiode zu stark wechselnden Ernteerträgen, die ihrerseits wiederum den Absatz der Industrie entscheidend beeinflussen. Die Schwankungen der Preise für Erdnüsse am Weltmarkt wirken sich zwar durch die preisregulierende Tätigkeit des *Marketing*

---

[168]) Mc Donell, S. 362; vgl. Abb. 8.
[169]) Sokolski, A.: The Establishment of Manufacturing in Nigeria. New York 1965, S. 65 ff.
[170]) Trevallion, S. 7 ff.

Boards höchstens langfristig auf die Erzeugerpreise aus; doch zeigen der Bürgerkrieg in Ostnigeria und gewisse, bisher jedoch noch nicht gravierende Differenzen zwischen Nordnigerianern und Yorubas, daß der Abtransport der mengenmäßig großen Erdnußernte durch innenpolitische Streitigkeiten gefährdet werden kann, wenn die Eisenbahn in den Süden stillgelegt oder verteuert wird.

3. Die verschiedenen Stadtviertel Kanos

Wie jede andere Stadt ähnlicher Größe gliedert sich Kano in eine Reihe verschiedener Stadtviertel. Im Gegensatz zu modernen europäischen Städten unterscheiden sich die einzelnen Viertel des Stadtkörpers nicht nur durch eine differierende soziale Struktur der Bevölkerung, verschiedene Funktionen und stark wechselnde Physiognomie, sondern vor allem durch die ethnische Differenzierung. Die Stadtviertel sind in der Regel von den in ihnen wohnenden Völkern geprägt. Menschen gleicher Herkunft, gleicher Sprache und gleichen Dialekts streben danach, beieinander zu leben; es gewährt der jeweiligen Gruppe mehr Sicherheit.

Die Briten errichteten ihre ersten Wohn- und Verwaltungsbauten in Nassarawa im Jahre 1903 bei dem 1870 erbauten Sommerpalast des Emirs, 2 km östlich des Nassarawa-Tores[171]). Wegen Schwierigkeiten in der Wasserversorgung und häufig auftretenden Krankheitsfällen wurde das Europäerviertel 1905 nach Bompai an den Fuß eines flachen Inselberges verlegt, der 5 km östlich des nächsten Stadttores liegt. Doch in den Jahren 1909-26 kehrte die Verwaltung im wesentlichen wieder nach Nassarawa zurück.

Nach und nach entwickelten sich so eine Reihe neuer Viertel im Osten Kanos, deren Absonderung von der City nicht nur auf den morphologischen Gegebenheiten, nämlich der hochwassergefährdeten Niederung des periodisch fließenden River Gogau im Osten der City beruhte, sondern vor allem auf dem Bestreben *Lugards* und seiner Nachfolger, die Nordnigeria von westlichen Ideen freihalten wollten, da sie von den islamischen Feudalherren fasziniert waren und die gute Zusammenarbeit mit ihnen nicht stören wollten (s. Bild 4 und 16 sowie Karte 4)[172]). Aus diesem Paternalismus heraus hätten die Briten die Südnigerianer gerne völlig von der Nordregion ferngehalten, wenn sie diese nicht dringend als Schreibkräfte, Facharbeiter und Hauspersonal benötigt hätten.

Gerade die Differenzierung der Bevölkerung nach Kultur und Völkern läßt so eine ausführliche Behandlung der einzelnen Stadtviertel als besonders lohnend erscheinen (s. Karte 4). Die Abgrenzung der einzelnen Stadtviertel ist durch die britische Planung problemlos, und es entfallen die bei europäischen Großstädten auftretenden Schwierigkeiten der inneren Differenzierung von Städten[173]). Damit

---

[171]) Church, 1960, S. 485.

[172]) F.A.O. Schwarz, S. 33; Olusanya, G.O.: The Sabon-Gari System in the Northern States of Nigeria. In: Nigeria Magazine, 94., 1967, S. 242.

[173]) Kant, E.: Zur Frage der inneren Gliederung der Stadt. In: Proceedings of the IGU Symposium in Urban Geography, Lund Studies in Geography, Ser. B 24, Lund 1960, S. 321 bis 381; Klöpper, R.: Der Stadtkern als Stadtteil. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, 27., 1961, S. 150—162. Möller, P.: Stadtkern und Trabanten im Lande Hamburg. In: Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 14., 1960, S. 51 bis 77.

bleibt die heutige Viertelsbildung in Kano noch auf lange Sicht ein Relikt des britischen Kolonialismus. Lediglich die Grenze zwischen Geschäfts- und Industrieviertel stellt keine rassische bzw. stammesmäßige Grenze dar, die von einem breiten, unbebauten Zwischenraum oder zumindest von einer Durchgangsstraße gebildet wird; physiognomisch läßt sich diese Grenze jedoch unschwer festlegen.

Vom Umland hebt sich Kano ebenfalls scharf durch seine geschlossene Bebauung ab (s. Bild 23). Im wesentlichen stimmt die Stadtgrenze mit der Verwaltungsgrenze überein; lediglich im Westen liegen an den Toren innerhalb der Stadtmauer einige kleine Dörfer, die vorwiegend landwirtschaftlich strukturiert sind (s. Bild 2); sie besitzen ebenso wie die übrigen Dörfer in der Umgebung nur wenige Pendler, so daß sich die geographische Abgrenzung der Stadt ohne die in den Industrieländern auftretenden Probleme durchführen läßt[174]).

a. Die City (Altstadt)

Die City des 19. Jhd. wurde bereits dargestellt. Wer heute unvorbereitet die City betritt, glaubt eine mittelalterliche, sudanische Stadt zu besichtigen. Menschen und Baustil der Häuser wirken fast unbeeinflußt von den Entwicklungen des 20. Jhd. Doch kann der Betrachter bei einiger Sorgfalt nicht übersehen, daß in den letzten sechzig Jahren eine ganze Reihe von Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt worden sind.

Infrastruktur

Am augenfälligsten ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. In den zwanziger Jahren wurden die Stadttore für den Autoverkehr verbreitert und ein grobmaschiges Straßennetz angelegt[175]). Es besteht hauptsächlich aus einer Ringstraße mit dem City-Markt als Zentrum und Verbindungsstraßen zu den Toren; die Stadttore bleiben auch nachts geöffnet, zumal die Stadtmauer seit 1910 nicht mehr ausgebessert wurde und für Fußgänger heute nur noch an wenigen Stellen ein Hindernis darstellt (s. Bild 16)[176]).

Das Hauptstraßennetz in der City ist asphaltiert (s. Karte 4); die Nebenstraßen und -gassen befinden sich sogar in der Trockenzeit in einem so schlechten Zustand, daß ein Teil der Wohnhäuser nicht einmal mit dem Fahrrad erreicht werden kann.

Die Wasserversorgung hat Fortschritte gemacht. Obwohl es 1963 bei 26 000 bis 28 000 Häusern in der City nur 809 Häuser mit eigenem Anschluß an die

---

[174]) Meynen, E. u. F. Hoffmann: Methoden zur Abgrenzung von Stadt und Umland. In: Geographisches Taschenbuch 1954/55, S. 418—424; Fehre, H.: Zur Abgrenzung der Stadtregion. Wege und Methoden der deutschen Forschung. In: Raumforschung und Raumordnung, 14., 1956, S. 150—159; Haubner, K.: Methoden der Raumgliederung insbesondere im Bereich von Stadt und Umland. In: Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 14., 1960, S. 113—145; Loeser, D.: Zum Problem merkmalsgebundener statistischer Methoden der Abgrenzung und Gliederung von Großstädten. Geogr. Diplomarbeit an der Freien Universität Berlin, Berlin 1966.

[175]) Niven, C.R.: Kano in 1933. In: Geographical Journal, 82., 1933, S. 339.

[176]) Moody, H.L.B.: In: Nigeria Magazine, 1967, S. 24 ff.

zentrale Wasserversorgung gab, konnte sich die übrige Bevölkerung an 36 über das Gebiet der City verteilten Zapfstellen versorgen[177]). Der tägliche Durchschnittsverbrauch an Wasser liegt pro Person bei 28 Litern, die 5 Pfennige kosten. Bei einem so hohen Preis ist es nicht erstaunlich, daß mehr als die Hälfte der Häuser noch einen eigenen Brunnen besitzt und ihre Bewohner nur begrenzte Mengen Trinkwasser hinzukaufen, da das verseuchte Grundwasser vielen Zwekken im Haushalt genügt[178]).

Die Beseitigung von Abwässern ist unproblematisch. Die geringen Wassermengen fließen oberirdisch in meist kleinen Gräben ab und verdunsten schnell. Vorfluter ist die Jakara. Die Toiletten befinden sich über Jauchegruben, die von Zeit zu Zeit entleert werden und deren Inhalt als Dünger aufs Land verkauft wird. Bei Regen stehen Straßen und Wege häufig unter Wasser.

Die Stromversorgung hat schon mehr Häuser erreicht. Es gibt in der City 4 259 Anschlüsse, womit auf 6,5 Häuser ein Anschluß entfällt[179]).

Im Westen des City-Marktes befindet sich für die 187 000 Einwohner der City ein bescheidenes Zweigpostamt. Dem Gesundheitswesen dient das City-Hospital mit 400 Betten, ein orthopädisches Krankenhaus mit 50 Betten und eine Station für infektiöse Krankheiten. Ferner gibt es eine Entbindungsstation, eine Kinder- und eine Schulklinik[180]). Das City-Hospital wurde 1929 eröffnet, als in der City etwa 80 000 Einwohner wohnten. Obwohl es schon damals den Ansprüchen der Bevölkerung nur dadurch genügen konnte, daß viele Bewohner keine Ärzte aufsuchten, erfordert das Gesundheitswesen jetzt dringende Verbesserungen.

Das glanzvollste oder eher — mit europäischen Maßstäben gemessen — einzig repräsentative Gebäude der City ist die neue, 1943 begonnene und 1951 offiziell eröffnete Moschee, die aus festen Baustoffen errichtet wurde und sich weit über die sonst höchstens zweistöckigen Häuser erhebt[181]). Die kleine alte Moschee wurde vollständig abgerissen und auch der Turm abgetragen.

Ein neues Element in der City stellen die Schulen dar, die in einem Einheitsstil — einstöckig — errichtet werden. Die Mehrzahl der Kinder im Schulalter sucht immer noch die Koranschulen auf, die ohne besondere Gebäude auskommen (s. Bild 13). Lediglich 5% der Kinder, die für den Schulbesuch in Frage kommen, besuchen eine der neuen Schulen. In den *Primary Schools* gibt es 23 Parallelklassen, in den *Secondary Schools* drei[182]). Dabei ist die Ursache für den geringen Schulbesuch vor allem die konservative Grundhaltung und die Interesselosigkeit der Bevölkerung, zumal der Schulbesuch kostenlos ist. Der weiteren Ausbildung der City-Bevölkerung dienen eine Techniker-Schule, zwei Lehrerausbildungsstätten, eine Handelsschule und die *School of Arabic Studies*, einer Zweigstelle der *Ahmadu Bello University* in Zaria.

Südlich des Palastes des Emirs und südlich der Straße zum Nassarawa-Tor liegen eine Reihe öffentlicher Gebäude aus festem Baumaterial. Hier befindet sich

---

[177]) Trevallion, S. 64.
[178]) Wilson, S. 21.
[179]) Trevallion, S. 66.
[180]) Trevallion, S. 70.
[181]) Gervis, P.: Of Emirs and Pagans. London 1963, S. 60; Hogben u. Kirk-Greene, S. 211; vgl. Bild 14!
[182]) Trevallion, S. 70.

die Stadtverwaltung, der Fuhrpark, die Wache der städtischen Polizei, eine städtische Druckerei u.ä. Am Mazugal-Tor, im Norden der City, hat sich — allerdings nur als einmalige Erscheinung in der City — eine ausgedehnte Textilfabrik angesiedelt, die mit Kapital von Haussas und der Regierung gegründet wurde.

City-Markt

Der City-Markt erfuhr verhältnismäßig wenig Veränderungen im Vergleich zu dem starken Wandel im Wirtschaftsleben Kanos seit der Ankunft der Briten (s. Bild 5, 6, 7). Die Jakara wurde kanalisiert, die regelmäßig überschwemmte Fläche schon vor 1935 verkleinert; das Marktleben dehnte sich bis in die dem Markt benachbarten Wohnhäuser aus; ein Schlachthof und eine Fleischhalle wurden eingerichtet; ein großer Teil der Stände ist mit Wellblech abgedeckt. Der Markt besitzt über 4 500 Stände, und es ist eine klare Viertelsbildung nach Warengruppen zu beobachten (s. Bild 6 und 7). Geändert hat sich aber nicht die Struktur des Händlerwesens. Der Besitzer stellt einen oder mehrere Angestellte für eine feste Summe ohne Gewinnbeteiligung an; er selbst ist nicht aktiv im Einzelhandel tätig[183]).

Der City-Markt stellt heute einen fast reinen Einzelhandelsmarkt dar, auf dem die Bevölkerung der City alle Lebensmittel und einfachen Verbrauchsgüter erwerben kann. Anhang H und I bei *Trevallion* zeigen die Zahl der Händler und das im Warensortiment investierte Kapital. Besonders im Vergleich zu den Angaben für den Sabon Gari-Markt wird die Bedeutung dieses Marktes zur Versorgung für die City-Bevölkerung offenbar. So kommt das Marktleben auch erst nach 10 Uhr morgens richtig in Gang, nachdem frisches Fleisch angeliefert worden ist; bis zum späten Nachmittag bleibt der Markt sehr belebt. Am Freitag ist das Gedränge auf dem Markt am größten, wenn viele Bewohner aus der Umgebung mit dem Gebet vor der Moschee einen Marktbesuch verbinden[184]).

Die Entfernung zum Markt ist ein wesentlicher Faktor bei der Erweiterung der City. Da der Rimi-Markt mit 314 Ständen, der noch kleinere Mandoli-Markt und die ebenfalls bescheidenen vier Märkte an den Toren keinen Ausgleich für die Anziehungskraft des City-Marktes geben können, die Bewohner aber keine allzu weiten Wege in Kauf nehmen wollen, wächst die City, insbesondere nach Westen, nur langsam, zumal Händler, Mittelsmänner und Gelegenheitsarbeiter möglichst zentral gelegene Stadtviertel — bezogen auf ganz Kano — als Standort und Wohnort bevorzugen[185]).

Bewohner

Im Hausbau sind nur sehr geringe Änderungen gegenüber den Verhältnissen im 19. Jhd. eingetreten[186]). Die Häuser stehen noch immer in einem von einer Lehm-

[183]) Vgl. S. 74.
[184]) Mortimore u. Wilson, S. 93.
[185]) Angaben des Marktaufsehers im April 1967; Rowling, C.W.: Report on Land Tenure, Kano Province. Kaduna 1949, S. 23.
[186]) Kano's Hausa Houses. In: West Africa, 35., 1951, S. 3.

mauer umgebenen Hof. Lediglich die von den Forschungsreisenden und bei *Whittlesey* noch erwähnten konischen Dächer aus Gras sind in der City verschwunden, aber runde Hütten — heute mit flachem Lehmdach — bestehen noch (s. Bild 9 und 10). Erst wenige Häuser besitzen Wellblechdächer.

Doch die Bevölkerungsdichte hat erheblich zugenommen. Seit *Barth* hat sich die bebaute Fläche kaum verdoppelt, die Wohnbevölkerung aber hat sich versechsfacht. So lebten 1963 im Durchschnitt 200 bis 360 Einwohner auf einem Hektar bei zum größeren Teil nur einstöckiger Bebauung[187]). Dank der islamischen Lebensweise entfallen aber nur 1,4 Personen auf einen Raum, obwohl ein Haushalt im Durchschnitt aus 5—6 Personen besteht[188]). Oft sind die Räume zwar sehr klein, doch lassen sich in der City — auch vom Erhaltungszustand bewohnter Häuser aus betrachtet — keine Slums beobachten.

Die von den Forschungsreisenden beschriebene Viertelsbildung innerhalb der City nach Herkunftsorten ihrer Bewohner ist heute weitgehend verloren gegangen. Lediglich das Gebiet nördlich und südlich des Nassarawa-Tores ist bekannt dafür, daß sich hier auch Bewohner des südlichen Nordnigeria niedergelassen haben. Ferner wohnen südlich des Palastes des Emirs noch überdurchschnittlich viele Fulbe. Insgesamt besteht die Bevölkerung der City fast vollständig aus Haussas, wenn bei ihnen die sich assimilierenden Fulbe — wie auch bei *Trevallion* — mit hinzugezählt werden.

In der City sind alle Einkommensgruppen vertreten, wenn auch am meisten die niedrigen. Eine Repräsentativerhebung ergab folgende Verhältnisse[189]).

Jahreseinkommen:	
unter £ 300	91,5%
£ 300—600	5,5%
über £ 600	3%

Die Bedeutung dieser Angaben darf nicht unterschätzt werden, da die Familien häufig Verwandte, Freunde, Diener, Arbeiter und Schüler aufnehmen, die im allgemeinen in irgendeiner Form zum Einkommen der Familie beitragen. Eine Viertelsbildung nach sozialen Gesichtspunkten ist nicht zu beobachten.

Die Männer betätigen sich vorwiegend als Handwerker, Händler oder Arbeiter, üben aber außerdem eine Vielzahl von Nebenbeschäftigungen aus. So betätigt sich noch ein kleiner Teil der City-Bwohner bei der Bestellung der umliegenden Felder; überdies werden in der City 500 Rinder gehalten[190]). Ein Teil der Felder innerhalb der Stadtmauer wird allerdings von den kleinen Weilern an den Stadttoren aus bestellt. Diese landwirtschaftlichen Weiler gehören verwaltungsmäßig noch zu Kano (s. Bild 2).

Da nur ein sehr kleiner Teil der Frauen im Alter von 13—40 Jahren das Haus verläßt, widmen sie sich vorwiegend dem Haushalt und verdienen sich durch die

---

[187]) Es konnten zwar die Zensusergebnisse 1963 für die 95 Zählbezirke der City eingesehen und notiert werden, doch ist der exakte Verlauf der Grenzen der einzelnen Bezirke nicht mehr bekannt, so daß die Bevölkerungsdichte nur für die vier Stadtviertel Arewa, Gabbas, Kudu und Yamma ermittelt werden konnte (s. Karte 6).

[188]) Trevallion, S. 47 ff.

[189]) Wilson, S. 5.

[190]) Mündliche Auskunft von Prof. Dr. W. Fricke, Frankfurt/Main.

Zubereitung von Nahrungsmitteln und handwerkliche Arbeiten für ihre privaten Bedürfnisse Geld.

Die Familie im engeren Sinne besteht aus durchschnittlich 4—5 Personen. Noch 17% der verheirateten Männer haben zwei Frauen, 5% drei und ähnlich viele vier; ein Viertel der Männer hat sich einmal oder mehrfach scheiden lassen. 30% der verheirateten Frauen haben — im wesentlichen als Folge der Verbreitung von Geschlechtskrankheiten — keine eigenen Kinder[191]).

Ausdehnungsmöglichkeiten

Die heutigen Ausdehnungsmöglichkeiten der City sind begrenzt, obwohl sie im Westen noch über ausgedehntes, unbebautes Gelände verfügt (s. Karte 3). Das Kano des 19. Jhd. wuchs zur östlichen Stadtmauer hin, als die Briten sich im Osten niederließen, und füllte den ohnehin nicht sehr ausgedehnten Raum schnell und vollständig aus. Auch nach Süden ist heute aller verfügbare Raum bebaut. Im Norden, in Gwammaja, befindet sich ein größeres Wohngebiet mit orthogonalem Straßennetz im Aufbau (s. Bild 2). Lediglich im Westen wächst die City nur langsam, obwohl gerade hier nahezu unbegrenzter Raum zur Verfügung steht.

Die Wachstumsrichtung der City wird offenbar von zwei Faktoren entscheidend bestimmt: einmal von der Nähe zum Markt, da dieser täglich aufgesucht wird und nur überdurchschnittlich verdienende City-Bewohner sich den Luxus eines Fahrrades leisten können; dann aber auch von der guten Erreichbarkeit der neugeschaffenen Arbeitsplätze im Osten Kanos. Obwohl in der City noch nahezu zwei Drittel der Bevölkerung Kanos wohnen, ist sie völlig in den Sog der neuen Stadtviertel geraten. Das zeigt nicht nur die starke Anlehnung an die östliche Stadtmauer. Vielmehr sind die zentralen Funktionen der City verloren gegangen. Der Markt dient fast ausschließlich der Versorgung der City-Bevölkerung, während er früher auch ein Zentrum des Großhandels war und für die Bevölkerung im weiten Umkreis einen Einkaufsort von Gütern des außertäglichen Bedarfs bildete. Aber auch die Verwaltungsgebäude der Provinz-Verwaltung liegen heute in Nassarawa. Das eingesessene, berühmte Handwerk hat einen großen Teil seiner früheren Bedeutung verloren. Lediglich einzelne Produkte wie die indigoblau gefärbten Stoffe oder Lederarbeiten werden aus der City „exportiert". Doch abgesehen von der Textilfabrik, einem Fuhrunternehmen und den öffentlichen Einrichtungen zur Versorgung der City-Bevölkerung wurden hier fast keine neuen, produktiven Arbeitsplätze geschaffen; sie wurde im wesentlichen zu einem Wohnviertel degradiert, das sich durch das von den Briten bewußt betriebene Fernhalten westlicher Einflüsse in einem museumhaften Zustand befindet. Die bedeutendste Attraktion der City für die Bevölkerung der Umgebung scheint die neue Moschee zu sein, vor der sich jeden Freitag zehntausende von Menschen versammeln. Diese Politik der Briten und ebenso die bisher betriebene *Northernisation* der Nordregion führen zu großen wirtschaftlichen Nachteilen für die Nordnigerianer; um den Preis einer kurzen Lebenserwartung und eines niedrigen Lebensstandards verharren sie in dem gewohnten Lebensrhythmus.

[191]) Wilson, S. 7.

b. Fagge

Fagge liegt östlich der City auf der anderen Seite des River Gogau, dessen Bett die City von Waje und der Township trennt.

Als Ortsbezeichnung wird Fagge erstmals in der Kano-Chronik erwähnt: dort ließ sich um 1740 ein Bornu-Heer für drei Tage nieder[192]). *Barth* verzeichnet an dieser Stelle ein Tuareg-Dorf, ohne es im Text näher zu beschreiben (s. Karte 3)[193]). *Lugard* hat im Gebiet des heutigen Fagge zwei dicht beieinanderliegende Dörfer in seiner Karte eingetragen[194]). Doch ist es denkbar, daß Fagge von den nicht unwesentlich am Karawanenverkehr beteiligten Tuaregs in begrenztem Umfang auch als Karawanserei benutzt wurde, wie es *Mortimore* annimmt[195]). Auch heute soll ein erheblicher Teil der Grundstücke und Gebäude — im wesentlichen assimilierten — Tuaregs gehören[196]).

Auf *Whittleseys* Karte von Kano im 19. Jhd. erstreckt sich Fagge über eine bedeutende Fläche, deren Grenzen er durch Befragungen gewinnen konnte[197]). *Trevallion* legt die Gründung Fagges ohne Quellenangabe sogar in das späte 14. Jhd.[198]). Weiter glaubt er, daß Fagge die Entwicklung Kanos innerhalb der Stadtmauer nach Osten gelenkt habe; jedoch ist eher anzunehmen, daß sich eine Karawanserei außerhalb der City dort bildete, von wo sie den kürzesten Weg zum Markt hatte.

Im Jahre 1935 war das Gebiet von Fagge etwa zur Hälfte bebaut; heute bietet es keinen Baugrund mehr, da es im Westen von einem Rangiergleis, im Norden von einer Straße und von bebautem Gebiet umgeben ist[199]). Fagge wurde 1963 von 35 800 Einwohnern bewohnt, vorwiegend Haussas, einigen Arabern, den Tuaregs aus Niger und einigen Libanesen; 1952 hatten sich bei 9 300 Einwohnern auch 350 Südnigerianer niedergelassen, denen die Sabon Gari-Mieten zu hoch waren[200]). Denn ein Wohnraum, der in Sabon Gari 10 sh kostet, ist in Fagge und in der City für 7 sh zu erhalten, in Tudun Wada bereits für 4 sh[201]). Alle Einkommensgruppen sind vertreten, wenn auch vorwiegend die unteren sozialen Schichten entsprechend der schwachen Ausbildung der Infrastruktur. Immerhin verfügt jedes dritte Haus über einen Anschluß an die öffentliche Stromversorgung[202]); für die übrigen Einrichtungen liegen keine Angaben vor.

Die Bevölkerungsdichte von Fagge übertrifft mit 802 Einwohnern pro ha die aller übrigen Stadtviertel Kanos (s. Karte 6).

Die einzelnen Häuser stehen dicht beieinander, besitzen größtenteils zwei Stockwerke und können nur einen bescheidenen Hofraum bieten (s. Bild 20). Sie werden im traditionellen Haussastil errichtet, teilweise sind die Fassaden reich verziert und die Ecken oben mit Fruchtbarkeitssymbolen geschmückt. Die Häuser sind nach einem von den Briten geplanten orthogonalen Grundriß ausgerichtet; nur eine Straße ist asphaltiert, an der sich ein kleiner Markt hinzieht und

---

192) Palmer, S. 90.
193) Barth, Bd. 2, Karte No. 7.
194) Northern Nigeria, Annual Colonial Reports, 1903, Karte.
195) Mortimore, M.J.: Land Use in Kano City and Township. A Report to the Greater Kano Planning Authority. Ahmadu Bello University. Department of Geography, Occasional Paper No. 3, 1966, S. 1.
196) Rowling, S. 24.
197) Whittlesey, S. 185.
198) Trevallion, S. 4.
199) Whittlesey, S. 192.
200) Report on the Kano Disturbances 1953, 1953, S. 1; Rowling, S. 23.
201) Rowling, S. 22.
202) Trevallion, S. 66.

an der einige Geschäfte liegen. Im Gegensatz zur City, die von zahlreichen, wassergefüllten Lehmgruben durchsetzt ist, besitzt Fagge nur eine große Lehmgrube.

Am Rand zur Sabon Gari befinden sich einige einfache Reparaturwerkstätten für LKW. Die Erwerbsstruktur dürfte derjenigen in der City ähneln, abgesehen von einem etwas höheren Anteil an Lohnarbeitern.

Besondere Erwähnung verdienen die Tuaregs, von denen sich ständig mindestens 200 in Kano aufhalten und die sich regelmäßig in Fagge niederlassen[203]). Sie kommen aus der Republik Niger, um einmal das Stadtleben für meist ein halbes bis ganzes Jahr zu genießen und dann aber auch durch die Reise, den Aufenthalt, die ihnen von den Bewohnern Kanos entgegengebrachte Anerkennung und nicht zuletzt durch ihren finanziellen Verdienst ihr Prestige in der Heimat zu heben. Denn in der Regel gehören sie zu der Gruppe der ehemaligen Haussklaven, der zweitniedrigsten Stufe in der sozialen Hierarchie der Tuaregs. Sie sind dunkelhäutig und häufig negrid, tragen blaue Gewänder, halten das Gesicht verdeckt und sind mit Lanzen und Schwertern bewaffnet (s. Bild 21). Nur Männer kommen nach Kano. In Fagge bewohnen sie häufig die Eingangshütte der Gehöfte. Ihre einzige Beschäftigung, in der sie aber auch fast ein Monopol besitzen, ist die des Nachtwächters. Viele Europäer in der Residential und Commercial Area stellen sie gegen ein Entgelt von 12,— bis 15,— DM pro Woche zur Bewachung ihrer Häuser ein. Abends verlassen sie in Gruppen mit ihren Waffen Fagge und lassen sich bei ihren Arbeitgebern auf einer freien Fläche an einem Feuer nieder. Häufig schlafen sie nachts, doch nehmen sie trotzdem noch leise Geräusche wahr. In diesem Beruf traten sie erst seit dem II. Weltkrieg in Erscheinung. Ihre Beschäftigung wird gefördert durch die Tatsache, daß einige Diebstahlversicherungen einen Rabatt gewähren, wenn Tuaregs als Nachtwächter angestellt sind. In Kano gelten sie nicht als Fremde; sie werden aber von der Verwaltung argwöhnisch betrachtet[204]).

c. Tudun Wada

Die Gründung der Tudun Wada gehörte zu dem Konzept der britischen Verwaltung, nach dem die Nordnigerianer von westlichen Ideen möglichst fernzuhalten waren[205]). Tudun Wada wurde zur Unterbringung von zuwandernden Haussas angelegt, deren Viertel sorgfältig von der gleichzeitig gegründeten Sabon Gari für die Südnigerianer abgesondert wurde. So liegt es 2 km östlich von Sabon Gari am äußersten nördlichen Rand der damaligen Township[206]). Die Entfernung zum City-Markt beträgt in der Luftlinie 5 km. Entsprechend der ungünstigen Lage sind hier die Wohnungspreise am niedrigsten[207]). Erst in jüngster Zeit hat sich die Situation gewandelt. Durch die Anlage des Industrieviertels südwest-

---

[203]) Armstrong, R.: The Nightwatchmen of Kano. In: Middle Eastern Studies, 3., 1967, S. 269—282.

[204]) Hoppe, E.O.: Kano in Hausaland. In: Canadian Geographical Journal, 28., 1949, S. 47. Eigene Interviews.

[205]) Olusanya, S. 245.

[206]) Damalige Grenze siehe Whittlesey, S. 192.

[207]) Rowling, S. 22.

lich und südöstlich von Tudun Wada bieten sich der Bevölkerung leicht erreichbare Arbeitsplätze. Besonders nach der Vertreibung der Ibos kommen die Einwohner von Tudun Wada hier verstärkt zum Zuge.

Die Bevölkerung setzt sich fast ausschließlich aus Haussas zusammen, von denen auch heute ein großer Teil erst kürzlich nach Kano gezogen ist[208]). 1963 hatte es 5 087 Einwohner, die den niedrigen Einkommensgruppen angehören.

Tudun Wada liegt ein orthogonales Straßennetz zugrunde. Die meist einstökkigen Häuser sind im traditionellen Haussastil errichtet. An öffentlichen Einrichtungen existiert eine Schule, eine Moschee und ein kleiner Markt für Güter des täglichen Bedarfs. Eine asphaltierte Straße verbindet Tudun Wada mit dem restlichen Straßennetz Kanos. 1962 hatte von 19,6 Häusern nur eins einen Anschluß an die elektrische Stromversorgung; damit liegen die Verhältnisse hier dreimal so ungünstig wie in der City.

Nachdem Tudun Wada zunächst weitab von den anderen Wohngebieten und Arbeitsplätzen gelegen hatte, hat es in den letzten Jahren Anschluß an den Stadtteil Gwagwarwa gewonnen und auch nahe Arbeitsplätze erhalten. Es hat den früher mehr dörflichen Charakter verloren und ist stärker in die Stadt integriert worden.

d. Sabon Gari

Die Sabon Gari (= Neue Stadt) in Kano wurde im Jahre 1913 im Norden von Fagge und dem Geschäftsviertel als Wohngebiet für Südnigerianer gegründet und separat von den Wohngebieten der Nordnigerianer und Europäer errichtet. Die Südnigerianer, die nach Kano kamen, hatten häufig Missionsschulen besucht und waren meist als Facharbeiter, Techniker, Haus- und Büroangestellte von den Briten in die Nordregion gebracht worden, da sich die Haussas für die genannten Beschäftigungen auf Grund ihrer mangelnden Ausbildung und ihres Lebensstiles als wenig geeignet erwiesen. Die räumliche Separierung der Sabon Gari von den Wohnvierteln der Haussas sollte die Nordnigerianer vor einer Verwestlichung bewahren. Sie führte jedoch dazu, daß die Südnigerianer in Kano nicht richtig Fuß faßten, keinen Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung gewannen, sondern schnell viel Geld verdienen wollten, um es an die Großfamilie in der Heimat zu schicken. In Kano fühlten sie sich nur geduldet. Sie lebten in einer Zwitterstellung zwischen der fremden Stadt und den ländlichen Gemeinden ihres Heimatlandes wie in vielen Großstädten Afrikas ein Teil der afrikanischen Bevölkerung[209]).

Aber erst während des II. Weltkrieges drängten sich die Ibos mehr in den Vordergrund: 1952 lebten 11 811 Ibos in Kano und 6 203 Yorubas, die somit 9 bzw. 5% der Bevölkerung ausmachten. 1963 wurde für Sabon Gari eine Einwohnerzahl von 33 372 Personen ermittelt; dieses Ergebnis liegt aber wahrscheinlich unter den wirklichen Verhältnissen, da zahlreiche Ibos wegen der Bedeutung der

[208]) Trevallion, S. 48.

[209]) Gugler, J.: Measuring Urbanization. Paper prepared for the Research Committee on Urban Sociology at the 6th World Congress of Sociology, Evian 1966.

Wahlen für die Machtverhältnisse innerhalb Nigerias und wegen ihres ausgeprägten politischen Bewußtseins in ihre heimatliche Ostregion gereist sein sollen[210]). So schätzt *Trevallion* die Bevölkerung der Sabon Gari 1962 bereits auf etwas unter 40 000 Personen, zu denen noch weitere Südnigerianer aus Gwagwarwa hinzukommen. 1966 wurde mit rd. 30 000 Ibos und 12 000 Yorubas in Kano gerechnet, von denen mindestens drei Viertel in Sabon Gari wohnten. Karte 12, in der die 1967 vorwiegend Yorubas gehörenden Häuser der Sabon Gari noch als bewohnt dargestellt sind, zeigt durch den großen Anteil leerstehender Häuser im Nordwesten von Sabon Gari, wo die Ibos gewohnt hatten und was für einen großen Anteil sie an der Bevölkerung stellten; denn bisher haben nur wenige Yorubas Kano verlassen. Das Schicksal der leerstehenden, Ibos gehörenden Häuser ist noch ungewiß (s. Bild 22 und 24). Polizisten suchen eine weitere Demontage zu verhindern.

Trevallion spricht davon, daß in Sabon Gari erst 1925 mit der Besiedlung begonnen wurde[211]). Dagegen zeigt eine Liste von *Rowling*, daß schon vor dem

Grundstücksvergaben in Sabon Gari[212])

Vergabejahr	Zahl der Grundstücke
1913—18	320
1932	100
1936	140
1942	912
	1 472

I. Weltkrieg Grundstücke in Sabon Gari Bauwilligen zugewiesen wurden, und es besteht kein Zweifel daran, daß die Bauinteressenten nicht lange mit dem Baubeginn zögerten.

Die Bebauung Sabon Garis begann im Süden und setzte sich nach Westen und vor allem nach Norden fort. Da sich zunächst fast ausschließlich Yorubas in Sabon Gari niederließen, beherrschten sie den Süden Sabon Garis (s. Karte 12); denn erst ab 1930 kamen die ersten Ibos als Maurer und Zimmerleute nach Kano. 1962 waren 1 700 Häuser errichtet[213]).

Schon vor den Unruhen im Jahre 1953 hatte sich 1952 beim Zensus gezeigt, daß sowohl die Nordnigerianer als auch die Südnigerianer es vorziehen, unter den Angehörigen ihres Volkes zu leben, so daß bereits bei dem Zensus nur wenige Südnigerianer in Fagge und wenige Nordnigerianer in Sabon Gari gezählt wurden[214]) Die Nordnigerianer schätzen ihre traditionelle Umgebung, während die Südnigerianer sich nach Sabon Gari hingezogen fühlen, wo sie gleiche Sitten, denselben Baustil und eine ähnliche soziale Umgebung wie zu Hause vorfinden.

---

[210]) Aluko, S. 382.
[211]) Trevallion, S. 48.
[212]) Rowling, S. 28.
[213]) Trevallion, S. 48.
[214]) Report on the Kano Disturbances 1953, 1953, S. 1.

In der Tat ist der Baustil in Sabon Gari nicht zu vergleichen mit der Haussaarchitektur. Die Häuser bestehen aus festem Baumaterial und ähneln im Stil einfachen europäischen Arbeiterwohnhäusern (s. Bild 22). Die Einheitlichkeit der Häuser beruht auf den Vorschriften der Briten[215]). Neuerdings wurden mehrstöckige Häuser aus Beton mit umlaufenden Veranden erbaut. Die Häuser sind in Reihenbauweise an einem schachbrettartigen Straßennetz errichtet. Zwischen zwei Reihen an der jeweiligen Rückseite verläuft ein Entwässerungsgraben mit mäßigem Gefälle (s. Bild 23). Die Toiletten arbeiten nach dem wenig hygienischen Kübelsystem. Die Häuserreihen wirken häufig sehr uniform, insbesondere da Menschen weitgehend fehlen und alle lohnende Habe geplündert ist. Früher spielte sich ein bedeutender Teil des täglichen Lebens und der Arbeit auf dem Vorfeld vor den Häusern und auf der Straße ab. Kleine Handwerksbetriebe, Geschäfte, Lokale und Schrottplätze drängten aus den Häusern und schufen Abwechslung im Erscheinungsbild dieses Stadtteiles. Allerdings galt Sabon Gari als das schmutzigste Stadtviertel, vielleicht schon allein deswegen, weil auf der Zivilisationsstufe der Südnigerianer in Kano bereits eine größere Menge Abfall und Müll anfiel, während die Haussas noch für fast alles eine Verwendung finden.

Bei einer Bevölkerungsdichte von mindestens 190 Einwohnern/ha (1963) wurde die Reinlichkeit in Sabon Gari auch durch die starke Zusammenballung der Bewohner behindert, zumal kein weiteres Baugelände mehr zur Verfügung stand. So entfielen auf einen Wohnraum 7 Personen[216])! In einem Haus lebten im Durchschnitt fünf Haushalte. Da die Ibos in ihrer Heimat aber auch sehr eng beieinander wohnen, muß diese Gewohnheit als ein Merkmal ihres Lebensstiles betrachtet werden[217]). Das Ibo-Viertel sollte deshalb nicht als Slum angesprochen werden, wenn darunter ein geschlossenes Gebiet verstanden wird, das eine hohe Bevölkerungsdichte besitzt, dessen Häuser sich in den verschiedenen Stadien des Verfalls befinden und dessen Bevölkerung ein Proletariat bildet, das keine Beziehungen mehr zur Großfamilie unterhält und die unterste Stufe der sozialen Hierarchie einnimmt.

Immerhin besaß die Mehrzahl der Häuser einen eigenen Wasseranschluß, und in jedem Haus gab es im Durchschnitt zwei Stromverbraucher. Im Gegensatz zu dem schwachen Schulbesuch in der City gingen in Sabon Gari 98% der Kinder im Schulalter in die Schule. Die Schulen und die meist dazugehörigen Kirchen liegen im Osten von Sabon Gari. Zwei Wöchnerinnenheime und eine kleine Polyklinik dürften den Erfordernissen des Gesundheitswesens nur unvollkommen gedient haben. In Sabon Gari gab es viele Lokale, Bars, Clubs, Vergnügungslokale und sechs Hotels, die häufig auch jugendliche Haussas anzogen (s. Bild 24). Nicht zuletzt erregte dieses Treiben den Ärger der konservativen Haussas.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Südnigerianer und insbesondere der Ibos für die Entwicklung Kanos ist zahlenmäßig schwer zu belegen. Als ein Beispiel lassen sich die Verhältnisse des Central Hotel anführen. Es hatte vor der Vertreibung

---

[215]) Mündliche Auskunft von *Sir Bryan E. Sharwood-Smith*, Bexhill-on-Sea, Cooden Beach, England.
[216]) Trevallion, S. 50.
[217]) Trevallion, S. 50.

der Ibos 250 Angestellte, von denen 230 Ibos waren. Ebenso beschäftigte die staatliche Eisenbahngesellschaft fast ausschließlich Ibos. Auch bei der Post und bei den Banken traten nach der Flucht der Ibos große Schwierigkeiten auf. Einzelne Industriebetriebe hatten sich bemüht, der *Northernisation*-Politik entgegenzukommen, und hatten für die meisten mit körperlicher Arbeit verbundenen einfachen Tätigkeiten Haussas eingestellt[218]). Doch bestand bei fast allen Behörden, Banken, Büros, Geschäften und Fabriken in der Township der Mittelbau bei den Beschäftigten aus Ibos; sie besetzten die Stellen zwischen der obersten Leitung bzw. den Ingenieuren und den Hilfsarbeitern, insbesondere beim Büropersonal, das sich 1953 zu 82% aus Südnigerianern — vor allem aus Ibos — zusammensetzte[219]). Damit stellten die Ibos das Stammpersonal für fast alle modernen Betriebe und Einrichtungen in Kano und trugen erheblich zu der Entwicklung der Stadt bei. Allerdings behinderten sie durch Begünstigung ihrer Familien oder ihrer Stammesbrüder das Hineinwachsen der Haussas in gehobene Stellen. So war die Minderheit der Ibos ein wichtiger Träger des Geschäftslebens in Kano, während die City mit dem überwiegenden Teil der Bevölkerung im wesentlichen nur Hilfsarbeiter stellte und mit der Versorgung der eigenen Bevölkerung beschäftigt war.

Auch im Einzelhandel, der in Nigeria größtenteils auf den Märkten abgewikkelt wird, hatte der Sabon Gari-Markt mit seinen 5 500 Marktständen eine beherrschende Stellung eingenommen. Ursprünglich war der Sabon Gari-Markt im Ostteil von Fagge im Jahre 1921 gegründet worden[220]). Als dort aber zur weiteren Ausdehnung Land benötigt wurde, mußte der Markt 1925 an den heutigen Platz im Süden von Sabon Gari verlegt werden, wo er vielleicht auch zu der schnellen Entwicklung dieses Viertels beitrug[221]). Zunächst diente der Markt vorwiegend der Versorgung der Yorubas, die besonders Kola-Nüsse, Bananen und Kokos-Nüsse in den Norden brachten, aber auf dem Markt auch die einheimischen Produkte einkauften. Erst um 1941 wurde der Sabon Gari-Markt wichtig, nachdem die Ibos den dortigen Handel weitgehend übernommen hatten[222]); allerdings blieb bis 1966 etwa ein Viertel der Marktstände in den Händen der Yorubas, und sogar einige Haussas trieben dort Handel.

Trevallion beschreibt die Bedeutung des Sabon Gari-Marktes im Jahre 1962[223]): Der Markt dient vorwiegend dem Einzelhandel, doch wird in nicht unerheblichem Umfang Großhandel betrieben. Die große überregionale Bedeutung des Sabon Gari-Marktes, der ursprünglich nur zur Versorgung der Südnigerianer eingerichtet worden war, zeigt einmal, daß er über 60% mehr Marktstände verfügt als der City-Markt, obwohl in Sabon Gari weniger als 15% der Bevölkerung Kanos wohnten; die Händler arbeiten auf dem Sabon Gari-Markt mit größerem Kapital, mit dem sie trotz meist niedrigerer Preise höhere Gewinne als die

---

[218]) Wells u. Warmington, S. 92 ff.
[219]) F.A.O. Schwarz, S. 71.
[220]) Erkundigungen von *Mr. Elon H. Gilbert,* Stanford, California, USA.
[221]) *Trevallions* Bemerkung, der Sabon Gari-Markt sei 1925 von Ibos gegründet worden, ist unrichtig, da nach mündlicher Auskunft von *Sir B.E. Sharwood-Smith* die Ibos erst ab 1930 in Kano allmählich tätig wurden und auch der Zensus 1931 noch keine Ibos erwähnt.
[222]) Erkundigungen von *Mr. Elon H. Gilbert,* Stanford, California, USA.
[223]) Trevallion, S. 83, 84.

Haussas auf dem City-Markt erzielen, da sie mehr Waren umsetzen. Denn die Bevölkerung des Umlandes sucht den Sabon Gari-Markt für ihre Einkäufe auf und bildet mehr als die Hälfte der Kundschaft, da er als billiger gilt und über ein größeres Warensortiment als der City-Markt verfügt. Lediglich bei handwerklichen Produkten und Küchengeräten hat der City-Markt relativ höhere Umsätze; bei den übrigen industriell bearbeiteten Produkten beweist der Sabon Gari-Markt seine Überlegenheit und seine Aufgeschlossenheit gegenüber allem Neuen, wie bei verpackten Lebensmitteln, Textilien und Tuchen, Schuhen, Gebrauchtwaren, Autoreifen und Bauholz.

Der Handel auf dem Sabon Gari-Markt war in der Weise organisiert, daß der Eigentümer der Waren und Inhaber eines oder mehrerer Stände die An- und Verkäufe der Waren selbst oder durch seine Familienangehörigen überwachte. Angestellte Verkäufer erhielten neben freier Unterkunft und Verpflegung kein festes Gehalt, sondern lediglich die Beträge, um die sie die vom Eigentümer festgesetzten Mindestpreise überschreiten konnten. So herrschte scharfe Konkurrenz zwischen den Händlern.

Äußerlich unterscheidet sich der Sabon Gari-Markt vom City-Markt durch die orthogonale Ausrichtung der Marktstände und festeres Baumaterial. Der Sabon Gari-Markt ist außerordentlich schmutzig; besonders in der Regenzeit ist das abflußlose Gebiet schwer zugänglich. Die Marktstände sind nach Warengruppen zusammengefaßt; die Viertelsbildung ist nicht so ausgeprägt wie beim City-Markt. Der größte Betrieb auf dem Sabon Gari-Markt herrscht — ebenso wie beim City-Markt — trotz der Mittagshitze zwischen 10 und 16 Uhr, wenn er zusätzlich durch die aus dem Umland anreisende Bevölkerung belebt wird (s. Abb. 13 und 14).

Bereits 1953 war es während der Unruhen in Kano zu ersten Plünderungen auf dem Sabon Gari-Markt gekommen, die ihre Ursache im Haß und Neid der eingesessenen Bevölkerung hatten[224]). 1954 hatte sich ein größerer Brand auf dem Sabon Gari-Markt ereignet[225]). Neue Unruhen mit vielen Diebstählen folgten am 15. 1. 1966 auf die Ermordung des *Sardauna von Sokoto* und wiederholten sich an Pfingsten 1966. Während des Ibo-Pogroms zwischen dem 1. und 3. 10. 1966 wurde der Markt vollständig geplündert. Die drei südlichen Reihen der Marktstände wurden neben einer Reihe von Häusern und Hütten im Bereich des Marktes zerstört (s. Bild 25). Die Verwaltung von Waje benutzte diesen Zeitpunkt, um einige Durchbrüche und geradlinige Wege durch den Markt zu schaffen. Nach den Plünderungen und der Vertreibung aller Händler kam das Marktleben zunächst langsam — vorwiegend in der Regie von Haussas, aber auch unter Beteiligung von Yorubas — wieder in Gang. Im April 1967 gab es noch eine Reihe leerer Stände und viele Freiflächen. Es bestand noch nicht wieder die Auswahl wie zuvor[226]). Die Instabilität der politischen Lage ließ das Marktleben ohnehin stagnieren.

---

[224]) Report on the Kano Disturbances 1953, 1953, S. 39.

[225]) Erkundigungen von *Mr. Elon H. Gilbert,* Stanford, California, USA.

[226]) Bedauerlicherweise können die Unterlagen zu einer anfangs geplanten Karte der Verbreitung der einzelnen Branchen auf dem Sabon Gari-Markt 1967 nicht mit den Angaben *Trevallions* (1966, Anhang H und I) für das Jahr 1962 verglichen werden, da *Trevallion* nicht erwähnt, wie er die einzelnen Wirtschaftsbereiche voneinander abgegrenzt hat.

Die frühere Bedeutung des Sabon Gari-Marktes, aber auch das erneute schnelle Aufblühen zeigen, daß sich das Einzelhandelszentrum Kanos nach Nordosten verschoben hat und daß der City-Markt nur noch ein — wenn auch bedeutender — Nebenmarkt des Sabon Gari-Marktes geworden ist, was auch daraus deutlich wird, daß viele Händler auf dem City-Markt ihre Waren auf dem Sabon Gari-Markt einkaufen. Der Sabon Gari-Markt ist der Treffpunkt der Bevölkerung aus Stadt und Umland.

e. Gwagwarwa

Gwagwarwa oder Brigade ist ein neugegründetes Wohnviertel im Nordosten Kanos, über das erst wenig Material vorliegt. Im Norden und Osten wird es durch die Stadtgrenze von Kano in seinem Wachstum eingeengt, im Süden durch die Grenze der Township und durch Tudun Wada; im Osten verläuft die Verbindungsstraße zwischen der Commercial Area und dem Flughafen.

Der Zensus 1952 erfaßte 952 Einwohner in Gwagwarwa; 1963 wurden bereits 14 562 Einwohner ermittelt. Eine rege Bautätigkeit im Jahre 1967 läßt eine weiter gestiegene Bevölkerungszahl vermuten. Die Bevölkerung setzte sich aus Haussas und Südnigerianern zusammen. Doch besteht auch innerhalb Gwagwarwas eine Viertelsbildung. Die Südnigerianer bewohnen den südwestlichen und den mittleren Teil, während die Haussas vorwiegend den westlichen und nördlichen Rand und den Ostteil besiedelt haben (s. Karte 4). Das Straßennetz verläuft orthogonal; im Westen ist es teilweise asphaltiert, im äußersten Osten zeichnet es sich trotz weit fortgeschrittener Bebauung in einigen scheinbar sinnlosen Wasserdurchlässen erst schwach ab. Die Häuser sind vorwiegend einstöckig; im westlichen, von Südnigerianern bewohnten Teil gleichen sie denen der Sabon Gari, im östlichen Teil sind sie im traditionellen Haussastil errichtet. Ein Teil der südnigerianischen Häuser ist geplündert und beschädigt worden.

1962 war jedes dritte Haus an die Stromversorgung angeschlossen[227]). Die Lage Gwagwarwas ist günstig für den Schulbesuch der Kinder in der Sabon Gari. Das Industrieviertel bietet in geringer Entfernung Arbeitsplätze. Ein privater Busverkehr verbindet Gwagwarwa mit dem Sabon Gari- und dem City-Markt.

Im östlichen Teil Gwagwarwas findet täglich ein Markt statt. Er wurde 1964 gegründet. Die Einweihungsfeierlichkeiten dauerten dreißig Tage, um ihm die notwendige Popularität zu verschaffen. Bisher brauchten noch keine Steuern entrichtet zu werden, da der Umsatz nicht die Einrichtung eines Marktbüros mit einem Marktaufseher rechtfertigte. In der Tat machte der Markt im April 1967 keinen stark frequentierten Eindruck.

Das für die Bebauung freie Gebiet ist größtenteils vergeben; in Kürze dürften die restlichen Grundstücke bebaut und auch die ummauerten Grundstücke innen vollständig ausgefüllt sein. Wenn dann nicht die Stadtgrenze weiter nach Norden verlegt wird, bieten sich auch in Gwagwarwa keine weiteren Ausdehnungsmöglichkeiten.

---

[227]) Trevallion, S. 66

f. Die Commercial Area

Die Commercial Area ist ein Teil der Kano Township und grenzt im Westen an Sabon Gari, Fagge und das Syrer-Viertel, im Südosten an die Residential Area und im Nordosten an die Industrial Area. Sie wurde im Jahre 1912 gegründet, als die Eisenbahn von Lagos über Kaduna bis nach Kano verlängert worden war. Im Gebiet der Commercial Area hatten sich schon ein halbes Jahr nach der Einnahme Kanos durch die Briten die großen europäischen Handelshäuser vorläufig niedergelassen, die meistens sowohl die einheimischen Exportprodukte aufkauften, als auch alle Arten von europäischen Waren im Groß- und Einzelhandel anboten[228]). Wegen der beachtlichen umzuladenden Warenmengen wurden in der Commercial Area vier Eisenbahnstränge verlegt; so wechselt größtenteils jeweils eine Straße mit einem Bahnkörper ab (s. Karte 4 und 7 sowie Bild 28). Diese Anlage ermöglichte es den Handelsfirmen, zur Straße hin Kontore und Räume für den Publikumsverkehr zu errichten und dahinter die Lagerhäuser, die direkten Bahnanschluß und Umlademöglichkeiten für die Export- und Importprodukte auf der Rückseite haben.

Besonders im Ostteil der Commercial Area etablierten sich die großen Handelshäuser und Banken, während im Westteil kleinere Geschäfte, Vertreter und Betriebe ihr Domizil fanden (s. Karte 7 und Bild 27); nordöstlich des Bahnhofs, in einem Gebiet ohne Eisenbahnanschluß, haben sich die Gebäude von Banken, Versicherungen, der Post und Verwaltungsbüros konzentriert.

Das gesamte Gebiet der Township ist locker bebaut; nur teilweise ist die Straßenfront — besonders im Westteil — vollständig zugebaut, doch liegen dahinter regelmäßig Gärten, Lagerplätze oder Freiflächen. Aus der Zwischenkriegszeit stammen die meisten großen Lagerhäuser, die nur über bescheidene, ähnlich häßliche Verwaltungsgebäude verfügen; teilweise befinden sich — auch bei einer Reihe einzeln stehender, älterer Häuser — im Erdgeschoß Geschäftsräume, während die Inhaber den ersten Stock bewohnen. Doch leben in der Commercial Area kaum 3 000 Einwohner, darunter etwa 100 Europäer und ähnlich viele Libanesen. Somit kann in Kano nicht von der in Mitteleuropa üblichen Entleerung der Geschäftsviertel gesprochen werden, da von deren Gründung an dort niemals viele Menschen wohnten.

Ein Teil der älteren Gebäude dient nicht mehr dem ursprünglichen Zweck; er wird von Afrikanern bewohnt oder hat neueren Gebäuden Platz gemacht. Vom Ende der fünfziger Jahre an bis etwa 1964 wurden viele Baulücken geschlossen. Banken, die Post, Verwaltungsgebäude, Kaufhäuser und einige Spezialgeschäfte wurden neu errichtet (s. Bild 29). Dabei wurde auch auf das äußere Erscheinungsbild der Neubauten Wert gelegt; doch das Nebeneinander von modernen Gebäuden, alten und neuen Lagerhäusern, Freiflächen und den ausgedehnten Gleisanlagen lassen einen Europäer kaum ahnen, er befinde sich im Geschäftsviertel einer Großstadt (s. Bild 27 und 28 sowie Karte 7). Außerdem verbreiten einige Betriebe der Lederbearbeitung innerhalb der Commercial Area einen abstoßenden Geruch. Die einzelnen Geschäfte liegen weit auseinander, immer wieder sind

---

[228]) Gervis, S. 47.

Eisenbahngleise zu kreuzen und die Geschäfte haben gerade erst begonnen, Schaufenster einzurichten. Die Europäer kaufen importierte Waren größtenteils in den fünf Kaufhäusern ein, die eine quantitativ ernüchternde Auswahl bieten. Weitere Lebensmittelgeschäfte sind in der Township — außer einem im Syrer-Viertel — nicht vorhanden. Doch ist die zu versorgende Bevölkerung — die etwa 2 500 Nichtafrikaner in Kano und seiner Umgebung — zu gering, um mehr Einzelhandelsgeschäften eine Existenzgrundlage zu bieten, da die Afrikaner fast ausschließlich auf Märkten einkaufen.

Technische Artikel werden bei den jeweiligen Vertretern beschafft, woher auch die afrikanischen Händler auf den Märkten ihre aus den Industrieländern stammenden Waren beziehen. Da die Europäer ohnehin nur mit dem Auto zum Einkaufen fahren, wird ihnen die verstreute Lage der Geschäfte und Vertretungen kaum bewußt. Eine stärkere Zusammenballung würde wahrscheinlich auch einen gravierenden Mangel an Parkplätzen heraufbeschwören.

Selbst bei einer starken Verdichtung innerhalb der Commercial Area wird sie kaum jemals zu einem Geschäftsviertel im europäischen Sinne zusammenwachsen, allein wegen der Eisenbahngleise. Die schwer voraussehbare Zukunft Nigerias, die meist nur begrenzte Aufenthaltsdauer der Europäer in Kano und die verbreitete Einstellung, sich nur kurzfristig wirtschaftlich zu engagieren, beeinträchtigen die Bildung geschlossener Viertel innerhalb der Commercial Area, da jedes Unternehmen kurzfristig plant, irgendein freies Grundstück übernimmt und schnell und billig ein funktionales Gebäude errichtet. So zeigt die Commercial Area die Züge einer außerordentlichen Inhomogenität; durch die Einkaufsgewohnheiten der Afrikaner und die geringe Zahl von Nichtafrikanern trägt die Commercial Area mehr den Charakter eines Großhandels- als eines Einzelhandelsviertels.

g. Das Syrer-Viertel

Wie oben erwähnt, waren die ersten Syrer schon um 1900 — noch vor dem Eintreffen der Briten — in Kano seßhaft geworden[229]). *Lugard* berichtet 1903 von zwei syrischen Händlern, die Geschäfte mit aus Europa über Südnigeria importierten Waren betrieben[230]). 1914 gab es 16 Syrer, 1931 bereits 75[231]). Während des II. Weltkrieges nahm die Zuwanderung stark zu, so daß 1960 mit 1 000 Syrern in Kano gerechnet werden muß[232]). 1961 wurde die Zuwanderung von Syrern nach Nigeria praktisch unterbunden, so daß ihre Zahl — solange keine Abwanderung einsetzt — nur noch langsam steigen wird. Da 97% dieser „Syrer" aus dem Libanon stammen, soll im folgenden nur von den Libanesen gesprochen werden, wie es auch in Kano üblich ist. Ihr Wohngebiet heißt aber heute noch *Syrian Quarter.*

---

[229]) Winder, R. B.: The Lebanese in West Africa. In: Comparative Studies in Society and History, La Haye, 3., 1962, S. 301.
[230]) Northern Nigeria. Report for 1903, S. 12, 13.
[231]) Winder, R.B., 1962, S. 301; Census 1931, S. 105.
[232]) Winder, R. B., 1962, S. 304.

In Westafrika leben nur etwa 40 000 Libanesen. Die durch die Übervölkerung hervorgerufenen Schwierigkeiten in ihrem Heimatland trieben sie zur Auswanderung. Die Mehrzahl reiste in die beiden Amerika und nach Australien.

Die niedrigeren Fahrpreise nach Westafrika, die fehlende Gesundheitskontrolle, aber auch die Aussichten auf gute Geschäfte führten einen Teil der libanesischen Auswanderer früher nach Nigeria[233]). Sie begannen ihre Tätigkeit meistens im Textilhandel und betätigen sich vom II. Weltkrieg an auch im Erdnußzwischenhandel[234]). Ihre aus dem Heimatland mitgebrachte Gewohnheit, in Städten zu leben, und eine Scheu vor körperlicher Arbeit ließen sie in Städten seßhaft werden. Bis etwa 1956 genossen sie eine größere Kreditwürdigkeit als die Afrikaner und sie verfügten über weitreichende, internationale Handelsbeziehungen, so daß sie sowohl die europäischen Handelsfirmen wegen ihres noch niedrigeren Lebensstandards unterbieten konnten, als auch den Afrikanern überlegen sind. Da die Afrikaner den Handel als Erwerbsgrundlage ebenfalls körperlicher Arbeit vorziehen[235]) und ihnen die Libanesen gewinnbringende Arbeitsplätze vorenthalten, sind diese unbeliebt[236]). Es werden gegen sie folgende Vorwürfe erhoben: Sie stellten immer nur wenig Einheimische ein und nur gegen schlechte Bezahlung; sie schickten einen Teil ihrer Gewinne in den Libanon; sie schmuggelten, hinterzögen Steuern, überschritten Festpreise und führten ihre Bücher nicht korrekt; sie beuteten die Afrikaner aus.

Ernst zu nehmen sind die beiden ersten Vorwürfe. Die Libanesen tragen durch ihre Betätigung im Handel kaum zur Entwicklung Nordnigerias bei, da sie dabei nur wenig zu investieren brauchen und die Geschäfte meist auf Familienbasis betreiben. Doch gerade in Kano beherrschen sie nicht nur den Textilhandel, sondern engagierten sich auch in der Industrie: sie bauten eine Schweinezucht auf, gründeten die Erdnußmühlen, betreiben eine Reihe von Fabriken, Fuhrunternehmen, Autoreparaturwerkstätten und ein Tanklager (s. Tab. 5). Die Errichtung von Industriebetrieben und ihre Tätigkeit im Immobiliengeschäft der Township zeigen, daß sie dennoch zum Fortschritt des Landes beitragen und bereit sind, sich dauerhaft zu binden.

Wirtschaftlich fühlen sich die Libanesen den Afrikanern überlegen. Doch leben sie beieinander und heiraten nur untereinander; bei den Afrikanern suchen sie keinen Anschluß. Die Bindungen der Libanesen zu ihrem Heimatland sind schwach geworden.

Allerdings haben die Libanesen seit einigen Jahren Zutritt zu den beiden ehemals rein europäischen Clubs, in denen sie etwa 20 % der Mitglieder stellen. Doch ist dieses Privileg inzwischen dadurch verwässert worden, daß neuerdings auch Afrikaner den Club als Gäste betreten dürfen. Zeitweilig betrieben die Libanesen einen eigenen Club und sollen das auch heute anstreben.

---

[233]) Hanna, Marwan, The Lebanese in West Africa. In: West Africa, 42., 1958, S. 369; Khuri, F. I.: Kinship, Emigration, and Trade Partnership among the Lebanese of West Africa. In: Africa, 35., London 1965, S. 385; Winder, S. 297 ff.

[234]) Winder, S. 307 ff.

[235]) Thomas, S. 983.

[236]) Winder, S. 314 ff.

Wohn- und Geschäftsgebiet

Die Briten wiesen den Libanesen 1912 nach der Anlage der Eisenbahn das südlich an die Commercial Area angrenzende Gebiet als Wohn- und Geschäftsviertel zu, das im Südwesten durch den River Gogau und im Südosten durch die Eisenbahn begrenzt wird (s. Karte 7). Die Lage des *Syrian Quarters* dokumentiert auch ihre soziale Stellung zwischen Afrikanern und Nichtafrikanern. Bis zum Beginn des II. Weltkrieges legten die Libanesen das streng Nord-Süd ausgerichtete Viertel an, das über einen Eisenbahnanschluß verfügt. Es besteht größtenteils aus einstöckigen Häusern, die vorne als Geschäft benutzt wurden und hinten oder in einem gesonderten Gebäude den Inhabern als Wohnung dienten. Die meisten Grundstücke haben Zufahrten und ausgedehnte Höfe. Heute ist das Viertel im Verfall: Geschäfte sind selten geworden; kleine Werkstätten und Fuhrunternehmen nutzen einen Teil der Gebäude und Grundstücke; eine Anzahl von Häusern ist unbewohnt. Die Libanesen ziehen sich aus diesem Viertel zurück und ein Teil der Häuser wird von Afrikanern bewohnt.

Auch der sich nach Nordwesten anschließende, geschlossene Baublock hat seine Blütezeit hinter sich. Die meisten Häuser sind zweistöckig; unten liegen die Geschäftsräume, oben die Wohnungen der Inhaber. Die Wohnungen werden noch benutzt, doch steht ein Teil der Geschäftsräume leer. Neben einem Dutzend Textilläden befindet sich hier eine kleine Niederlassung des indischen Kaufhauses *Chellarams*.

Ab 1950 wurde das Viertel errichtet, das heute als das eigentliche Syrer-Viertel gilt. Im Norden grenzt es an Fagge; dazwischen liegt die belebte Kofar Mata Road, die Waje und die Township mit der City verbindet. Auf engem Raum stehen hier 50 Häuser dicht beisammen (s. Karte 7). Sie sind meist zweistöckig, die Wohnungen besitzen in der Regel eine Veranda, und im Erdgeschoß befinden sich fast immer mehrere Geschäfte, deren weite Eingangstore nachts durch stählerne Rolläden oder stabile Holztore verschlossen werden (s. Bild 26).

Dieses Viertel wird vom Textilhandel beherrscht. Außer einem Schmuckladen, einer Bank und einem Buchgeschäft existieren hier 178 Textilgeschäfte, die sämtlich von Libanesen geführt werden; sie betreiben Groß- und Einzelhandel, wobei allerdings der Großhandel mit den Afrikanern regelmäßig nur einen beschränkten Umfang annimmt[237]). Mittelgroße Läden erreichen monatliche Umsätze von etwa 100 000,— DM[238]). Vor und neben den eigentlichen Geschäften befinden sich zusätzlich noch die Stände von etwa 75 einheimischen Textilhändlern und Nähern.

Von diesem Zentrum des Textilhandels sind die Händler auf den Märkten Kanos abhängig. Somit hat sich für eine Branche ein geschlossenes Geschäftsviertel herausgebildet. Jedoch ist es denkbar, daß die Libanesen die in Vorderasien übliche Viertelsbildung innerhalb des Geschäftszentrums auf Kano übertrugen, zumal ihnen auch weniger Raum zugebilligt wurde als den europäischen Handelshäusern. An der soliden Bauweise der Geschäftshäuser zeigt sich, daß die

---

[237]) Einige weitere, neue Textilgeschäfte, die von Libanesen betrieben werden, liegen in der benachbarten Bello Road der Commercial Area.

[238]) Mündliche Mitteilung von *Herrn Petersen*, einem deutschen Textilvertreter in Kano.

Libanesen bereit waren, sich bis zu einem gewissen Grade an Kano zu binden und nicht nur kurzfristige Gewinne erstrebten.

h. Die Industrial Area

Die Industrial Area umfaßt den nördlichen Teil der Township; südlich grenzt sie an die Commercial und Residential Area an (s. Karte 8). Das Wachstum der Industrial Area nahm seinen Ausgangspunkt im Norden der Commercial Area und der Hadejia Road. Hier stand noch Gelände mit Eisenbahnanschluß zur Verfügung, und es boten sich nach Norden hin Flächen für die Ansiedlung weiterer Betriebe an, die durch Verlängerung der vorhandenen Gleise leicht Eisenbahnanschluß erhalten konnten, was bei der Gründung der ersten kleinen Ölmühle in Kano durch einen Libanesen im Jahre 1941 noch nicht vorauszusehen war. Die Ansiedlung von Industrie machte nur langsame Fortschritte. 1954 waren sechs neue Fabriken zur Herstellung von Konsumgütern im Bau oder in der Planung[239]). Da erhebliche Flächen der Industrial Area als Lagerplätze (Erdnüsse!) und als Reservegelände für vorhandene Betriebe vergeben worden waren, erwies es sich 1954 bereits als notwendig, neue Industriegebiete zu planen. So wurde in den folgenden Jahren das Gebiet des ehemaligen Flugplatzes, westlich von Tudun Wada, und des äußersten Nordostens der Township, nördlich und nordöstlich des Bompai Inselberges, für die Industrieansiedlung erschlossen. Ende der fünfziger Jahre begann ein Boom. Bereits 1962 existierten 72 Industriebetriebe in Kano, von denen allerdings 20 große Kfz.-Werkstätten waren[240]). Bis 1966 ließ sich etwa ein Dutzend weiterer Betriebe nieder; zwei Betriebe befanden sich 1967 noch im Bau.

Durch die Unterkünfte der *Nigeria Police* und das Flußbett des River Getsi zerfällt die Industrial Area in zwei Teile (s. Karte 8). Im Südwesten liegen die ältesten Betriebe. Hier finden sich auch noch einzelne Wohnhäuser. Ein Baublock an der Straße zum Flughafen gehört der *Sudan Interior Mission* (SIM), die dort seit der Nachkriegszeit eine Klinik für Augenkrankheiten betreibt. Im nördlichen Teil haben sich mehrere Raffinerien mit Tanklagern niedergelassen. Im östlichen, neueren Teil liegt lediglich am westlichen Rand ein Schulgebäude, das von Wohngrundstücken umgeben ist. Alles übrige Gelände dient der Industrieansiedlung und ist größtenteils schon bebaut. Das noch freie Gelände haben sich einzelne Betriebe als Erweiterungsgelände reservieren lassen. Alle Grundstücke sind über Asphaltstraßen zu erreichen; nur wenige verfügen nicht über einen Eisenbahnanschluß.

Wenn wegen der derzeitigen politischen Unsicherheit bei den Unternehmen in Nigeria nicht ohnehin eine geringe Investitionsneigung bestünde, wäre es notwendig, nach neuem Industriegelände Ausschau zu halten. *Trevallion* schlägt vor, im Zuge einer ausgedehnten Stadterweiterung nach Süden neue Industriebetriebe an der Eisenbahn nach Kaduna anzusiedeln[241]). Diese Lage würde der

---

[239]) Industrialization in Kano, 1954, S. 465.
[240]) M. Thomas, S. 983.
[241]) Trevallion, S. 95.

Industrieansiedlung günstige Transportbedingungen bei geringen Kosten und den Beschäftigten kurze Wege zur Arbeitsstätte bieten. Da die Ausführung der Planungen Trevallions aber außerordentlich unwahrscheinlich ist, ist es erforderlich, vorläufig eine gewisse Fläche bereitzuhalten, die als Industrie-Gelände geeignet ist, da nur die Industrie in Kano neue Arbeitsplätze schaffen kann. Neben einigen noch unbebauten Flächen am Rand der Industrial Area könnte für eine Erweiterung der Nordosten der Township in Frage kommen, der weniger die Umsiedlung der dort ansässigen Bauern als vielmehr verwaltungstechnische Hindernisse im Wege stehen.

Da die Bewohner der City schon wegen des weiten Weges zur Industrial Area dort kaum Arbeit annehmen konnten, wäre zu befürworten, im Westen oder Südwesten der City, im Anschluß an die heutige Bebauung, ein ähnlich großes Industrieviertel wie im Osten Kanos zu planen, da sich die Arbeiter nur in seltenen Fällen ein Fahrrad oder die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln leisten können und alle Wege innerhalb der Stadt zu Fuß zurückgelegt werden müssen[242]). In der City sucht die Bevölkerung Arbeitsplätze. Hier gibt es geeignetes Baugelände. Ein eigenes Industrieviertel könnte ein Gegengewicht gegenüber der ständig wachsenden wirtschaftlichen Macht von Waje und Township bilden. Das Beispiel der Textilfabrik in Gwammaja zeigt, daß auch vom Grundstücksrecht her keine unüberwindlichen Schwierigkeiten der Ansiedlung von Industrie entgegenstehen.

i. Die Residential Area

Das Wohngebiet für die Nichtafrikaner nimmt mehr als die Hälfte der Fläche der Township ein. Es wird von 6 000 Personen (1963) bewohnt, von denen etwas mehr als 50 % zum einheimischen Dienstpersonal gehören. Die Europäer stellen die Mehrheit unter den Inhabern der Wohnhäuser, obwohl sich etwa 30 libanesische Familien, weitere Asiaten, Amerikaner und auch Afrikaner hier niedergelassen haben, die meistens Regierungswohnungen übernommen haben; denn etwa ein Fünftel der Wohnhäuser befindet sich in Regierungsbesitz. So verliert das Europäergebiet allmählich die Züge eines ethnisch bestimmten Viertels; dafür treten mehr soziale Charakteristika in den Vordergrund, obwohl es die wohlhabenden Kaufleute der City und die führenden Personen in der Stadtverwaltung immer noch vorziehen, weiter in der City zu wohnen, eine Erscheinung, die für die orientalischen Städte untypisch ist; denn dort verlassen die sozial führenden Schichten die Altstadt[243]).

Ältere Häuser aus der Zeit vor dem II. Weltkrieg befinden sich in Bompai und in der Umgebung des Sommerpalastes des Emirs sowie des Krankenhauses in Nassarawa (s. Karte 3). Hier liegen einige ältere Verwaltungsgebäude und Schulen. Sonst ist die Residential Area — von einigen Sportanlagen abgesehen — ein reines Wohnviertel. Der größte Teil der Wohnhäuser stammt aus der Nachkriegs-

---

[242]) Dill, S. 122.
[243]) G. Schwarz, S. 409.

zeit und ist kaum zehn Jahre alt. Die Häuser liegen auf großen Grundstücken, bei denen sich in einer Ecke ein Boys Quarter mit wenigstens zwei Räumen befindet. Jede Familie hat im Durchschnitt drei bis vier Hausangestellte, früher Ibos, jetzt größtenteils Haussas. Häufig sind die Gärten gepflegt, zumindest stehen an der Straße und auf den Grundstücken Bäume. Alle Häuser sind an die Strom- und Wasserversorgung angeschlossen, die meisten auch an das Telefonnetz; fast alle Häuser besitzen wenigstens in den Schlafräumen eine Klimaanlage.

Von den 550 Wohnhäusern sind über 80% einstöckig und 15% zweistöckig[244]). Lediglich 20 Wohnhäuser dienen mehreren Familien als Domizil; darunter befinden sich neun dreistöckige Mietshäuser mit je sechs Wohnungen.

Im Frühjahr wohnte eine Reihe europäischer Angestellter sogar über viele Monate im Hotel, da keine angemessenen Wohnungen vorhanden waren. Dennoch konnte nur in ganz vereinzelten Fällen beobachtet werden, daß in der Residential Area Neubauten entstanden. Die Haussas legen ihr Geld traditionell in Handelswaren an, wo es schneller umgesetzt wird und wieder zurückfließt. Außerdem ist das Vertrauen in die Zukunft gering, so daß zur Zeit langfristige Investitionen kaum vorgenommen werden.

Um 1960 errichteten sogar Europäer Wohnhäuser für den eigenen Bedarf, in wenigen Fällen auch zum Vermieten. Relativ stark haben sich Libanesen im Bau von Wohnhäusern betätigt; Haussas nur in geringem Umfang. Ein erheblicher Teil der Wohnhäuser gehört den in Kano ansässigen europäischen Firmen. Die Grundstücke für die Häuser können nur für höchstens vierzig Jahre gepachtet werden und fallen dann mit den darauf errichteten Wohnhäusern an die *Local Authority* zurück.

k. Sonstige Gebiete

Außerhalb der eigentlichen Stadtviertel liegen der Flugplatz, das im Bau befindliche *Abdullahi Bayero College,* einige Schulen, ein landwirtschaftliches Versuchsgelände und einige weitere Anlagen (s. Karte 4). Der erste Landeplatz für Flugzeuge wurde 1930 im Gebiet zwischen Sabon Gari und Tudun Wada angelegt. Wegen der Gefährdung der Bevölkerung und der Möglichkeit der Übertragung von Seuchen wurde er 1935 verlegt und die südwestliche Landebahn des heutigen Flughafenkomplexes in Betrieb genommen. Zusammen mit der 1951 eröffneten, für Düsenflugzeuge geeigneten Landebahn nimmt das Flughafengelände im Norden Kanos den gleichen Raum wie eines der großen Stadtviertel ein.

In den alten Betriebsgebäuden an der 1935 angelegten Landebahn ist heute neben einigen Behörden das *Abdullahi Bayero College* untergebracht. Das ehemalige *Airport Hotel* dient dem College als Rest House. Am Südwest-Rand der Stadtmauer befinden sich die neuen Gebäude des College kurz vor der Fertigstellung. Eine Wohnsiedlung für das Lehrpersonal ist schon seit einigen Jahren bezogen; es besteht aus einstöckigen Bungalows in mittelgroßen Gärten. Die Lage des College wurde bestimmt durch das Ziel, das Schul-Leben aus dem Alltagsge-

---

[244]) Eigene Erhebungen.

schehen etwas herauszulösen[245]), und entspricht nicht den Plänen *Trevallions*, der es in dem Zentrum seines geplanten Kano, in der Nähe des Nassarawa-Tores, ansiedeln wollte.

Nach den Plänen *Trevallions* ist bisher lediglich ein Versuchsbaublock in der Nähe der Straße nach Zaria, 2 km außerhalb von Kano, errichtet worden. Über die Kosten und die gesammelten Erfahrungen liegt bisher noch kein Material vor. Südlich der Stadtmauer befindet sich das Gelände des Senders, des *N. A. Survey Departments* und der *Provincial Secondary School*. Alle Einrichtungen sind leicht von dem bebauten Teil der City aus erreichbar.

Kasernen für das Militär liegen im Norden an der Straße nach Katsina. Die Gebäude sind teils Bungalows und teils dreistöckige Wohnblöcke. Südlich der Township unterhält das *Ministry of Agriculture* eine Versuchsfarm (s. S. 166).

Am Rand der Wohnviertel liegen zahlreiche Friedhöfe. Die Mohammedaner-Friedhöfe lassen sich physiognomisch kaum erkennen, da Grabschmuck nicht üblich ist. Die Christen-Friedhöfe im Nordosten und Süden von Gwagwarwa wirken verwahrlost.

l. Zusammenfassender Überblick über die Stadtviertel Kanos

Die präkoloniale City von Kano zeigte bereits eine Viertelsbildung in zweierlei Hinsicht: Einmal lebten die Bewohner bestimmter Herkunftsgebiete oder -städte beieinander, außerdem wurden dem Araber-, dem Haussa- und dem vorwiegend von Fulbe bewohnten Viertel jeweils bestimmte vorherrschende Haustypen zugeschrieben[246]). Diese Unterschiede haben sich im Lauf der Zeit innerhalb der City verwischt, so daß sie heute als Einheit betrachtet werden sollte. Das fällt um so leichter, als die übrigen Stadtviertel sich physiognomisch, bevölkerungsmäßig und funktional sehr auffällig voneinander und von der City unterscheiden und meistens von Freiflächen begrenzt sind. Die City dagegen bildet trotz der früher verschiedenen Stadtviertel eine räumliche Einheit. Sie besaß nur ein Zentrum, den Markt, der das entscheidende Bindeglied zwischen ihnen darstellte.

Bauweise

Ganz Kano fehlen hervorragende Bauwerke oder eine Skyline. Das einzige, die übrige Stadt weit überragende Gebäude, ist die neue Moschee. Die Mehrzahl der Häuser ist einstöckig. Lediglich in Fagge und dem neuen Teil des Syrer-Viertels überwiegen zweistöckige Gebäude. An dreistöckigen Häusern sind in der Großstadt Kano kaum zwei Dutzend vorhanden, die meisten davon sind Kasernen.

---

[245]) Gillies-Reyburn, D.: Architectural Design — Abdullahi Bayero College Kano. In: Kano Studies, 3., 1967, S. 3.

[246]) Barth, S. 143.

Als Baumaterial bevorzugen die Nordnigerianer Lehm, die Südnigerianer und Nichtafrikaner widerstandsfähige Baustoffe, wodurch das Erscheinungsbild der einzelnen Viertel entscheidend beeinflußt wird. In den Vierteln der Afrikaner ist die Bebauung dicht; dem Straßennetz der neueren, geplanten Viertel liegt ein Gitternetz zugrunde; die älteren Viertel der City haben ein nicht orthogonales Wegenetz, teilweise mit Sackgassen. In der Township von Kano ist die vorhandene Fläche verschwenderisch genutzt worden; besonders in der Residential Area liegen die Einfamilienhäuser meistens auf sehr ausgedehnten Grundstücken. So steht der Bevölkerungsdichte der Residential Area mit 27 Einwohnern/ha die von Fagge mit 802 Einwohnern/ha gegenüber (s. Karte 6).

Die Commercial Area zeichnet sich durch die Inhomogenität ihrer Gebäude aus, die häufig rein nach funktionalen Gesichtspunkten errichtet wurden. Es fehlt eine geschlossene Bebauung, die jeweils nur in einzelnen Vierteln auftritt, während zwischen den Vierteln meist ausgedehnte, ungenutzte und kahle Flächen liegen.

Im Gegensatz zu den häufig in Großstädten der Entwicklungsländer vorkommenden Slums am Rande der Städte lassen sich solche Gebiete in keinem Teil Kanos beobachten, da auch die Neuankömmlinge — häufig bei Verwandten — Unterkunft in Häusern finden und keine provisorischen Hütten auf bisher ungenutztem Gelände errichten[247]). Kein Stadtviertel befindet sich insgesamt im Zustand des Verfalls, und die Beziehungen zur Großfamilie sind sowohl bei den Eingesessenen als auch bei den Zuwanderern noch so eng, daß aus soziologischer Sicht von keiner Slumbildung gesprochen werden kann. Darin unterscheidet sich Kano von den Städten des Orients, in denen sich regelmäßig Eingeborenenviertel befinden, deren Bewohner die Bindungen zur Großfamilie gelöst haben, äußerlich die Elemente der westlichen Zivilisation übernehmen und verproletarisieren[248]). Wahrscheinlich ist die Industrie in Kano noch zu jung, um Slums hervorzurufen; aber auch der Islam dürfte den Nordnigerianern einen Rückhalt geben, zumal weder die Stadt- noch die Landbevölkerung — außer in wenigen Einzelfällen — als verarmt bezeichnet werden kann und niemand hungert. Im Haussaland dürften verfallende Lehmhäuser auch eher ein Zeichen zu geringer Bevölkerungsdichte sein, da regendurchlässige Häuser unbewohnbar sind; sie werden nur dann dem Verfall überlassen, wenn genügend Raum für die Errichtung neuer Lehmhäuser vorhanden ist.

Viertelsbildung

Im 19 Jhd. lebten die verschiedenen Bevölkerungsgruppen in der City von Kano zwar in besonderen Vierteln, waren aber nicht durch weite, unbebaute Zonen voneinander getrennt. Erst die britische Politik führte diesen Planungsgrundsatz in Kano ein, um die Europäer vor dem Krankheitsherd der City durch zu engen Kontakt zu bewahren, zum Teil um die verwestlichten Südni-

[247]) Alonso, W.: The Form of Cities in Developing Countries. In: The Regional Science Association, Papers and Proceedings of the Annual Meeting, 13., 1964, S. 168.
[248]) G. Schwarz, S. 410.

gerianer von der City fernzuhalten, damit das Verhältnis zu den Fulbe-Feudalherren nicht durch unerwünschte Neuerungen getrübt würde (s. Karte 3 und 4). Es erscheint fraglich, ob die Vertreibung der Ibos hätte verhindert werden können, wenn die Briten die Ibos und Haussas zum Zusammenleben — zumindest in unmittelbar aneinandergrenzenden Vierteln — gezwungen hätten. Die Haussas hätten sich von den Südnigerianern viel an Fertigkeiten und im Lebensstil aneignen können, um mit ihnen wirklich zu konkurrieren. Die Bewohner der City wären nicht vom Fortschritt isoliert worden, räumlich von Township und Sabon Gari, sonst aber auch im Zusammenleben und Miteinanderarbeiten. In jedem Fall führte die geschlossene Ansiedlung bestimmter Bevölkerungsgruppen in besonderen Vierteln, getrennt durch Gürtel freien Landes, zu einer Verstärkung des jeweiligen Gruppenbewußtseins.

Dieser Zustand herrschte allerdings schon in der präkolonialen Epoche[249]). Während sich die fremden Zuwanderer des 19. Jhd. in irgendeiner Weise mit der Stadtbevölkerung arrangieren mußten, kamen die Südnigerianer unter dem Schutz der Briten nach Kano und separierten sich von der einheimischen Bevölkerung. Südnigerianer und Haussas sammelten in der Folgezeit Ressentiments gegeneinander, die jahrzehntelang kaum zum Ausbruch kommen konnten. Erst nach dem Abzug der Briten und der Ermordung nordnigerianischer Politiker als unmittelbarem Anlaß entlud sich der angehäufte Haß.

Seit den Jahren der Besetzung Kanos durch die Briten verlagerte sich der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Tätigkeit vollständig und entwickelte sich in derselben Richtung wie in zahlreichen anderen Kolonialländern mit alter Kultur[250]). Gerade die neu angelegten Viertel übernahmen wichtige Funktionen. Nahezu der gesamte Großhandel wird heute in der Commercial Area, ein heute kleinerer, bis 1966 aber bedeutender Teil wird in Sabon Gari und auf dem dazugehörigen Markt abgewickelt. Im Einzelhandel überflügelte der Sabon Gari-Markt den City-Markt und zog vor allem die Besucher aus dem Umland an. Die neuen Gewerbe und die Industrie siedelten sich ebenfalls fast ausnahmslos in der Township an. Das Schienennetz der Eisenbahn, die Fernverkehrsstraßen und die wichtigsten *Motor Parks* liegen außerhalb der City (s. Karte 4). Die höchsten Mieten wurden bereits 1948 am Südrand von Sabon Gari, in Fagge, am Ostrand der City und um den City-Markt gezahlt[251]). Auch ein großer Teil der Verwaltungsdienststellen befindet sich in der Township, während in der City lediglich die Verwaltung des Emirats und die für das eigene Gebiet zuständige Verwaltung ansässig ist.

Der Schwerpunkt des Bevölkerungswachstums verlagerte sich nach Osten zusammen mit den relativ gut bezahlten Arbeitsplätzen und den gut verdienenden Bevölkerungskreisen, wobei auch die Vertreibung der Ibos keine entscheidende Änderung hervorrief. So bietet das heutige Kano das Bild einer ausge-

---

[249]) Künzler-Behncke, Rosemarie: Entstehung und Entwicklung fremvölkischer Eigenviertel im Stadtorganismus. Frankfurter Geographische Hefte, 33./34., 1960, S. 99 ff.
Thomas, Benjamin E.: The Location and Nature of West African Cities. In: Urbanization and Migration in West Africa, Ed. Hilda Kuper, Berkeley, Los Angeles 1965, S. 27.

[250]) G. Schwarz, S. 409.

[251]) Rowling, S. 23.

sprochen polyzentrischen Stadt (s. Karte 4). Es gibt allein drei bedeutende Einkaufszentren mit der Commercial Area, dem Sabon Gari-Markt und dem City-Markt. Funktional sind sie alle miteinander verbunden, doch unterscheiden sie sich hinsichtlich der Art der Waren, des Geschäftsumfanges, der Vertriebsmethoden und des Kundenkreises. Die verschiedenen Kerne liegen im Stadtorganismus völlig unsystematisch zueinander, so daß weder konzentrische Ringe noch Sektoren feststellbar sind.

Stadtplanung

Eine gewisse funktionale Trennung, besonders der Handels-, Gewerbe- und Wohnviertel, ist seit der Einführung der modernen Industrie und der fortschreitenden Arbeitsteilung unumgänglich. Doch dokumentiert die Lage der einzelnen Viertel in Bezug zu ganz Kano die Nachteile der von den Briten betriebenen Planung (s. Karte 13 und 14). Die Commercial Area war schon durch den Gürtel unbebauten Landes entlang der Stadtmauer von der City getrennt. Darüber hinaus mußten Fagge und das Syrer-Viertel noch eine zusätzliche Pufferzone zur City hin bilden. Dieser Planung lagen politische Ansichten der Kolonialzeit zugrunde. Der westliche Teil des Industrieviertels wurde in den fünfziger Jahren vergeben: er schließt sich an die Commercial Area an, ließ sich ohne großen Aufwand mit dem vorhandenen Schienennetz verbinden und war bequem für die in der Residential Area wohnenden, motorisierten Europäer und die größtenteils aus Sabon Gari stammenden Beschäftigten zu erreichen. Für die City-Bewohner jedoch beträgt der Abstand zum westlichen Teil der Industrial Area in der Luftline 3—7 km. Trotz zunehmenden Einflusses der *Northernisation*-Politik in Nordnigeria wurde das Erweiterungsgelände der Industrial Area am Ende der fünfziger Jahre an den Ostrand der Township gelegt. Statt der in der City ansässigen und stark wachsenden Bevölkerung neue, leicht erreichbare Arbeitsplätze zu schaffen, wurde mit Gwagwarwa in der Nähe der beiden Industriegebiete ein neues Wohnviertel errichtet. So führte die Planung in der Township mit jedem Schritt zu einer weiteren Benachteiligung der City-Bevölkerung. Bis zu *Trevallions* Gutachten reichte auch kein Planungsvorhaben bis in die „mittlere Zukunft"[252]). Hier liegen schwere Versäumnisse vor, da die Stadtplanung Kano bisher nicht als eine Einheit betrachtete, was eine Folge der Verwaltungsgliederung war.

Trevallion behandelt Kano zwar als eine einheitliche, kosmopolitische Großstadt; er möchte diesen Charakter sogar noch verstärken, indem er vorschlägt, bei den Erweiterungen nach Süden zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen alle Pufferzonen fortfallen zu lassen, ohne Rücksicht auf die unterschiedlichen Traditionen einen einheitlichen Haustyp für alle Bewohner des neuen Stadtviertels zu bauen, lediglich den sozial Bessergestellten mehr Wohn- und Lebensraum zuzubilligen und jede Viertelsbildung nach Völkern zu unterbinden[253]).

[252]) Im Sinne von Kühn, A.: Die „mittlere Zukunft" in der Raumforschung. In: Raumforschung — 25 Jahre Raumforschung in Deutschland. Bremen 1960, S. 120.
[253]) Trevallion, S. 52.

In der Literatur wird aber mehrfach darauf hingewiesen, daß sich die Angehörigen der einzelnen Völker mit wenigen Ausnahmen jeweils in den Vierteln ihrer Landsleute niederlassen[254]). Es ist unklar, ob *Trevallion* bei dieser Planung von grundsätzlichen Erwägungen — etwa zur Angleichung der Bevölkerungsgruppen aneinander — ausging oder ob er politischen und planerischen Schwierigkeiten aus dem Wege gehen wollte. Jede größere Stadt in Afrika hat die ethnische Viertelsbildung nach Bevölkerungsgruppen, und es bedeutet eine Unterlassung und einen Fehler, diese Tendenz zu vernachlässigen[255]). Das Zusammenwohnen kann nicht erzwungen werden; doch muß jede Benachteiligung einzelner Bevölkerungsgruppen, etwa durch die Anlage von Industriebetrieben oder Geschäftsvierteln in unterschiedlicher Entfernung von den jeweiligen Quartieren und die Anlage von Pufferzonen, die die Möglichkeiten der Kommunikation erschweren, unbedingt vermieden werden. Eine Überwindung der britischen Planung aus der Kolonialzeit läßt sich heute nicht absehen.

4. DER INNERSTÄDTISCHE VERKEHR

Bevor das erste Auto 1906 Kano erreichte, mußte der Lastentransport mit Tragtieren oder Trägern durchgeführt werden[256]). In den zwanziger Jahren wurde auch die City für den Autoverkehr erschlossen. Aber erst nach dem II. Weltkrieg wurden in Kano die ersten Straßen asphaltiert. Heute besitzen das gesamte Straßennetz der Township, die Ausfallstraßen, die wichtigsten Straßen der City und der Sabon Gari einen Asphaltbelag (s. Karte 4).

Der asphaltierte Teil der Straßen reicht für einen zweibahnigen Verkehr aus; auf beiden Seiten geht die Straße jeweils in unbefestigte Wege über, die als Parkstreifen dienen, auf denen sich gelegentlich Händler niederlassen und sich der größte Teil des nicht motorisierten Verkehrs bewegt. Bürgersteige sind unbekannt. Wegen der fehlenden Trennung des Autoverkehrs vom Fußgängerverkehr, und da viele Radfahrer und Karren die asphaltierte Mitte der Straße bevorzugen, ist auf verkehrsreichen Straßen an ein zügiges Fortkommen nicht zu denken.

Der dichteste Verkehr spielt sich in den Gebieten besonderer wirtschaftlicher Aktivität ab. Die Commercial Area und Sabon Gari verfügen über die am meisten befahrenen Straßen; in die City führt nur eine einzige Straße mit starkem Verkehr zum dortigen Markt[257]). Entsprechend dem polyzentrischen Charakter Kanos strebt der Verkehr nicht einen zentralen Punkt an, sondern belastet die Straßen in der Commercial Area und im Süden von Sabon Gari relativ gleichmäßig. Störend wirken sich die zahlreichen schienengleichen Kreuzungen mit der Eisenbahn aus; ein vielbefahrener Schienenübergang liegt im Bereich des Ran-

---

[254]) Report on the Kano Disturbances 1953, S. 1; Rowling, S. 23; Künzler-Behncke, S. 99 ff; Lloyd, P. C., Mabogunje, A. L. u. AWE, B.: The City of Ibadan. London 1967, S. 59.

[255]) Church, R.J.H.: Urbanism in West Africa. In: Sociological Review, N.S. 7., Special Number 1, Keele 1959, S. 25; Künzler-Behncke, S. 64 ff.

[256]) Kano: Traffic Centre of Africa, 1957, S. 59.

[257]) Johnston, V. C.: Traffic Studies 1963. Report to the Greater Kano Planning Authority, 1963, Karte 1; Trevallion, Karte 44.

gierverkehrs des Bahnhofs und führt häufig zu langwierigen Verzögerungen des Straßenverkehrs.

Mehrere Kreuzungen in der Commercial Area erhielten Verkehrsinseln und Spuren zum Einordnen für Rechtsabbieger. Eine vielbefahrene Kreuzung ist durch Verkehrsampeln gesichert, an einer anderen wird der Verkehr von Polizisten geregelt. Mit zunehmendem Wachstum Kanos und steigendem Einkommen der nigerianischen Bevölkerung dürfte der Straßenverkehr zunehmen und das Straßennetz Verbesserungen benötigen. Doch zeigt das Autobahnnetz *Trevallions*, das er mit drei Kleeblättern für kreuzungsfreien Verkehr über das heutige Kano legen will, wie sehr er sich bei seiner Planung im Bereich der Illusionen bewegt. Keine europäische Stadt mit der Einwohnerzahl Kanos kann sich trotz eines vielfach höheren Lebensstandards ein derartiges Straßennetz leisten.

Der Umfang des Verkehrs ist stärkeren jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen. In den Wintermonaten, nach der Erdnußernte verdoppelt er sich gegenüber den Verhältnissen im Juli (s. Abb. 8)[258]). Dem öffentlichen Personenverkehr dient eine Buslinie, die vom City-Markt über Fagge, Sabon Gari nach Gwagwarwa führt. Die Fahrt auf der gesamten, 6 km langen Strecke kostete 1967 —,50 DM. Der Verkehr wird mit VW-Bussen ohne festen Fahrplan betrieben. Für einen wirklichen Massenverkehr sind in Kano die Fahrpreise noch zu hoch, so daß die Mehrzahl der Bewohner wie früher alle Wege innerhalb der Stadt zu Fuß zurücklegt. So sind einer Ausdehnung der Stadt gewisse Grenzen gesetzt, wenn nicht der Lebensstandard steigt oder öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt werden, deren Fahrpreise durch Subventionen niedrig gehalten werden.

In Kano gibt es einen großen Bus für europäische Ansprüche, der bei Bedarf zwischen dem Flughafen und dem Central Hotel pendelt. Taxis fehlen in Kano im Gegensatz etwa zu Kaduna und Zaria. Mietwagen, mit und ohne Fahrer, sind nur bei den Vertretungen der Automobilfirmen oder bei afrikanischen Mittelsmännern erhältlich.

5. DAS BILDUNGSWESEN

Schulen kamen bereits im Zuge der Islamisierung Nordnigerias nach Kano. In diesen Koranschulen, in denen sich die Schüler meistens morgens und abends unter freiem Himmel an einer schattigen Stelle versammeln, unterrichten *Malamai* eine Gruppe von Schülern, die zunächst Teile des Korans nachsprechen und auswendig vortragen (s. Bild 13). Später werden die guten Schüler auch im Lesen und Schreiben der arabischen Schrift ausgebildet. Die *Malamai* waren meistens begabte Schüler, die auf einer weiterführenden Schule Lesen und Schreiben vollständig zu beherrschen lernten und auch in das islamische Recht sowie die Auslegung des Korans eingewiesen wurden. Das Unterrichten betreiben sie neben ihrem Hauptberuf. Als Unterrichtsentgelt erhalten sie an bestimmten Feiertagen Geschenke von den Eltern der Schüler. Trotz des Besuchs der Koranschulen können weite Kreise der Bevölkerung nur wenige Worte lesen. Insgesamt sind die

[258]) Trevallion, Abb. 14, 15.

erworbenen Kenntnisse so begrenzt und lebensfern, daß die Schüler in der modernen Gesellschaft praktisch keinen Nutzen aus dem Schulbesuch ziehen können[259]). Um Spannungen mit den Emiren zu vermeiden, hatten die Briten anfangs versucht, die Koranschulen als Vorstufe für die Regierungsschulen einzusetzen; doch erwiesen sie sich nur in den seltensten Fällen als geeignet[200]). So wurde mit erheblicher Verzögerung das britische Schulsystem in Nordnigeria eingeführt, zumal für Mohammedaner keine Missionsschulen im ehemaligen Fulbereich errichtet werden durften und von der Kolonialverwaltung nur geringe Mittel für die Schulbildung bereitgestellt wurden.

Als erste Regierungsschule wurde in Kano 1909 eine dreiklassige Schule eröffnet. In einer Klasse wurden nur Söhne der Fulbearistokratie unterrichtet, in einer anderen nur *Malamai;* erst die dritte Klasse stand auch den Haussas offen[261]). 1921 bestanden in der gesamten Kano Provinz mit 3,4 Mill. Einwohnern erst fünf Regierungsschulen mit 309 Schülern[202]). 1931 stieg die Anzahl der Schulen auf 15, die der Schüler auf 411; zu dieser Zeit unterrichteten in Kano bereits zwei christliche Schulen mit 348 Schülern, wahrscheinlich vorwiegend Südnigerianern[263]). 1950 bestanden in Kano bereits 18 christliche Schulen mit 3 021 Schülern[264]). Nach dem II. Weltkrieg bis 1960 setzte — entsprechend der Meinung *O'Connells* — ein enormer Aufschwung im Bildungswesen ein[265]). Dennoch bestanden in Kano 1962 erst 60 Parallelklassen in den *Primary Schools* und sechs in den *Secondary Schools.* Von den Kindern im Schulalter besuchten in Waje 98 % eine Schule, in der City jedoch nur 5 %[266])! Diese Werte zeigen den Bildungsrückstand der Nordnigerianer; es fehlt ein Interesse an der Schulbildung, zumal die Kinder im Schulalter schon geringe Geldbeträge verdienen können.

Die *Primary Schools* sind über das gesamte Gebiet von Waje und der City verteilt; sie sind einstöckig, in einheitlicher Bauweise errichtet, verfügen jeweils über mehrere Klassenräume und liegen an einem kleinen freien Platz, der auch als Sportplatz benutzt wird.

Vier *Primary Schools* sind für die Unterrichtung der Kinder von Nichtafrikanern geeignet, darunter eine besonders für Libanesen und eine für Franzosen[267]). Die älteren, nichtafrikanischen Kinder finden in Kano keine adäquaten weiterführenden Schulen, da die *Secondary Schools* der Regierung einen wenig guten Ruf genießen. Folgende weitere Schulen bestehen in Kano:

---

[259]) Krieger, 1954, S. 78 (a); Trevallion, S. 73.

[260]) Peets, H.: Die Rolle des Erziehungswesens in der englischen Kolonialpolitik in Nigeria. In: Erziehung und Politik in Nigeria, Hrsgb. H. N. Weiler, Freiburg 1964, S. 83.

[261]) Hogben u. Kirk-Greene, S. 206.

[262]) Meek, 1925, S. 260.

[263]) Census of Nigeria, 1931, S. 79.

[264]) Sharwood-Smith, S. 23.

[265]) O'Connell, J.: The State and the Organisation of Elementary Education in Nigeria: 1945—1960. In: Erziehung und Politik in Nigeria, Hrsgb. Hans N. Weiler, Freiburg 1964, S. 119.

[266]) Trevallion, S. 73.

[267]) How to Live in Kano without Really Trying. Ed. St. George's Guild, Kano 1967, S. 15.

1 Handelsschule
1 Abend-Handelsschule für Erwachsene
1 Krankenpfleger-Schule
1 Techniker-Schule der N.A. (gegr. 1930)
1 Techniker-Schule der UAC
2 Lehrer-Ausbildungs-Colleges
1 *Abdullahi Bayero-College*

Das *Abdullahi Bayero-College* bildet vor allem Arabisch-Lehrer aus. Es wird aber unter anderem auch Englisch gelehrt. Die Arabisch-Lehrer besuchten ursprünglich die 1934 gegründete *Kano Law School*, deren Nachfolgerin 1947 die *School for Arabic Studies* wurde. Sie wurde 1961 der *Ahmadu Bello University* in Zaria angegliedert, als deren Zweigstelle sie heute fungiert. Die provisorischen Räume am alten Flugplatz boten bisher 120 Studenten Raum, die Neubauten am Südwest-Teil der Stadtmauer reichen ab Mitte 1968 für 500 Studenten aus[268]). Die Fulbearistokratie hat offenbar den Wert von Bildung erkannt, da rund 35 % der Studenten Fulbe sind, die Fulbe aber nur mit etwa 10 % an der Bevölkerung Kanos beteiligt sind.

Die Ausbildung der Frauen wird in Nordnigeria vernachlässigt, da es bei Familien mit Anspruch auf hohen sozialen Status noch immer als wichtig gilt, daß die Frauen nicht das Haus verlassen[269]). In mehr industrialisierten mohammedanischen Entwicklungsländern, wie in Ägypten oder Pakistan, genießen die Frauen schon mehr Bewegungsfreiheit. Der Entwicklungsplan für Kano und für Nordnigeria sah aber große Anstrengungen auf dem Sektor der Bildung vor[270]).

Vier öffentliche Bibliotheken, die mit ihren Beständen jeweils etwa dem Standard einer Volksbücherei entsprechen, werden in Kano unterhalten vom

Kano Club,
British Council in der City,
Native Authority in der City und
U. S. Information Service (USIS).

6. DAS GESUNDHEITSWESEN

Die Bedeutung des Gesundheitswesens in Kano und Nigeria ist umso größer, als dort nicht nur die in Europa verbreiteten Krankheiten auftreten, sondern zusätzlich noch Tropenkrankheiten wie vor allem Malaria, Hakenwurm, Lepra und Gelbfieber. Zudem leidet ein erheblicher Teil der nordnigerianischen Bevölkerung unter den Folgen einseitiger Ernährung. Es herrscht zwar nur selten krasse Hungersnot, doch wird der Körper durch den Mangel an Proteinen, Vitaminen und Mineralen geschwächt[271]). Geschlechtskrankheiten sind weit verbreitet: eine Untersuchung in Sokoto zeigte, daß etwa 30—40 % der Erwachse-

---

[268]) Mündliche Auskunft von *Mr. H.L.B. Moody*, Ife.
[269]) Yeld, R.: Education amongst Women und Girls in the Kebbi Emirate of Northern Nigeria. In: Erziehung und Politik in Nigeria, Hrsgb. H. N. Weiler, Freiburg 1964, S. 65.
[270]) National Development Plan 1962—68. Ed. Federation of Nigeria, Lagos (ohne Jahr), S. 314—316.
[271]) Kaufmann, S. 265 ff.

nen von diesen Krankheiten infiziert sind, die häufig zur Unfruchtbarkeit führen[272]).

An den Lehmgruben in der City, die für mehrere Krankheiten gefährliche Herde darstellen, hat sich nichts geändert; sie wachsen noch weiter (s. Bild 3 und 17). Jedoch hat die kommunale Wasserversorgung gewisse hygienische Fortschritte gebracht.

1929 wurde — wie schon erwähnt — in Kano das *City-Hospital* mit damals 350 Betten errichtet; wenig später folgte das *Nassarawa-Hospital* in der Township für Nichtafrikaner. Im Jahre 1967 standen in Kano folgende Einrichtungen des Gesundheitswesens zur Verfügung[273]):

City-Hospital	400 Betten
Nassarawa-Hospital	18 Betten
Orthopädisches Krankenhaus	50 Betten
Augenklinik der SIM	135 Betten

Ferner bestehen eine Isolierstation für ansteckende Krankheiten, eine Kinderklinik, eine Schulklinik und zwei Entbindungsstationen. Die Augenklinik der *Sudan Interior Mission* (SIM) wurde 1944 mit Mitteln aus britischen und amerikanischen Spenden gegründet[274]); sie wurde allmählich ausgebaut.

1955 war in Kano eine *School of Medicine* zur Ausbildung von *Assistant Medical Officers* gegründet worden; sie wurde aber 1962 nach Zaria verlegt und der Universität angegliedert[275]). Am *City-Hospital* werden Pfleger ausgebildet.

Die Krankenhäuser hatten zu Beginn der sechziger Jahre eine ausreichende Anzahl Ärzte; doch verließen mehrere von ihnen in den letzten Jahren Kano, so daß die heutige Situation durch häufigen Wechsel und ein ständiges Defizit gekennzeichnet ist. Dieselbe Lage herrscht bei den wenigen frei praktizierenden Ärzten. Die Mehrzahl von ihnen stammt aus den außereuropäischen Commonwealth-Ländern. Mehrere Haussas kehrten nach dem Abschluß ihres medizinischen Studiums in Europa nach Kano zurück, traten aber weder als Krankenhaus- noch als frei praktizierende Ärzte in Erscheinung. Schon die medizinische Versorgung der Europäer in Kano im Jahre 1967 war nicht zufriedenstellend, noch stärker jedoch litten die Nordnigerianer unter der mangelhaften Gesundheitsfürsorge, obwohl gegenüber der Zeit des 19. Jhd. bedeutende Fortschritte erzielt worden sind.

Schon 1962 stand der Bevölkerung Kanos nur die Hälfte der Krankenbetten zur Verfügung, die das *Ministry of Health* als Mindestwerte angegeben hat[276]). Noch ungleich schlechter ist die medizinische Versorgung der Landbevölkerung Nordnigerias.

---

[272]) Buchanan u. Pugh, S. 42.
[273]) Trevallion, S. 70.
[274]) Eye Hospital at Kano. In: West African Review, 32., 1961, S. 37—39.
[275]) Kano School of Medicine. In: West African Review, 29., 1958, S. 459—461.
[276]) Trevallion, S. 70.

7. WASSERVERSORGUNG, ELEKTRIZITÄT, POST UND ABFALLBESEITIGUNG

a. Wasserversorgung

Zur Errichtung einer zentralen Wasserversorgung bedurfte es in Kano besonderer Anstrengungen. Es steht zwar praktisch in ganz Kano in wenigen Meter Tiefe das Grundwasser an, für moderne Pumpen ist es aber nicht genügend ergiebig. Erst 1931 wurde am River Chalawa, der Kano im Süden in 10 km Entfernung passiert, eine Pumpstation errichtet, die das Wasser aus Brunnen im Flußbett gewinnt. Das Wasser kann von Nichtafrikanern wegen ihrer größeren Anfälligkeit gegenüber Krankheiten nicht ungekocht getrunken werden; es kommt überall mit einer hohen Temperatur aus der Leitung.

Aus dem River Chalawa und River Kano wird das Wasser auf den Goron Dutse-Inselberg gepumpt; über einen Sammelbehälter fließt es zu den Haushalten und öffentlichen Zapfstellen. Entsprechend dem Wachstum der Bevölkerung und dem zusätzlichen Bedarf der Industrie mußten die Wasserversorgungseinrichtungen mehrfach erweitert werden. Jedoch wurde auch im Frühjahr 1967, am Ende der Trockenzeit, nur morgens und abends Wasser abgegeben; die Wassersperren sollen den Verbrauch verringern helfen. Krankenhäuser und Industrie stehen angesichts der unregelmäßigen Wasserversorgung vor großen Problemen. 1967 konnten täglich 13 Mill. cbm Wasser geliefert werden[277]). Damit entfallen pro Kopf der Bevölkerung einschließlich der Industrie nur 25 Liter Wasser pro Tag.

Die Zahl der Hausanschlüsse spiegelt die sozialen Gegensätze in der Stadt wider[278]):

Viertel	Anschlüsse	Personen/Anschl.
City	809	205
Sabon Gari	878	45
Fagge, Syrer-Viertel, Flughafen	595	—
Bompai, Industrial und Commercial Area	421	—
Nassarawa	485	—

Die Afrikaner ohne eigenen Wasseranschluß beziehen ihr Trinkwasser von öffentlichen Wasserzapfstellen, z. T. indirekt von Wasserträgern. Brauchwasser liefern die privaten Brunnen. Ein Kubikmeter Wasser kostet DM —,70[279]); kleine Mengen an den Wasserzapfstellen kosten ein Vielfaches davon.

---

[277]) Trevallion, S. 64.
[278]) Trevallion, S. 64.
[279]) How to Live in Kano without Really Trying, 1967, S. 8.

b. Elektrizität

Die Elektrizitätsversorgung wurde in Kano zusammen mit der Wasserversorgung 1931 aufgenommen, da die Pumpen ohnehin elektrische Energie zum Antrieb benötigten. Daher liegt das Elektrizitätswerk ebenfalls bei Chalawa; eine kurze Stichbahn zur Eisenbahnstrecke Kano — Zaria ermöglicht das Heranführen des Dieselöls (früher Kohle von Enugu) für die Generatoren. Die Anlagen des Elektrizitätswerks mußten mehrfach erweitert werden, da die zeitweilig zu geringe Leistung der Generatoren einer weiteren Industrialisierung im Wege stand[280]). 1964 wurde eine Verbundleitung mit den Netzen von Zaria und Kaduna in Betrieb genommen; dennoch waren auch 1967 Stromunterbrechungen keine Seltenheit. Mit der Fertigstellung des Kainji-Staudamms am Niger im Jahre 1969 dürften sowohl die Kapazitätsschwierigkeiten und Unterbrechungen für einen längeren Zeitraum beseitigt sein, als auch eine preisgünstige Versorgung ermöglicht werden.

Die Zahl der Anschlüsse an die Stromversorgung charakterisiert den sozialen Status der Bewohner der einzelnen Wohnviertel[281]):

Viertel	Zahl der Verbraucher	Häuser/Anschluß
City	4 259	6,5
Fagge	1 099	3,0
Sabon Gari	2 986	0,6
Gwagwarwa	325	2,8
Tudun Wada	59	19,6

Wenn in Sabon Gari jedes Haus beinahe über zwei Anschlüsse im Durchschnitt verfügt, so zeigt dies, in welchem Umfang die Häuser mehrere Familien beherbergen und daß die Werte durch die problematische Abgrenzung des Begriffes des „Hauses" nicht exakt vergleichbar sind.

Die Übertragungsverluste zwischen erzeugtem und verkauftem Strom betragen 25 %; ein derartig hoher Verlust läßt sich nur durch mangelnde Kontrolle des Verteilungsnetzes und Unregelmäßigkeiten des Personals beim Ablesen erklären.

c. Post und Telefon

Bereits 1904 erhielt Kano einen Telegraphen, der die Nachrichtenverbindung mit dem Süden herstellte; Post kam ab 1908 wöchentlich[282]). Die Eisenbahnver-

[280]) White, S.: Report on the Department of Commerce and Industries. Its Role in the Northern Region and Suggested Projects for Operation therein by the Department. Kaduna 1951; Industrialization in Kano, 1954, S. 65.
[281]) Trevallion, S. 66.
[282]) Northern Nigeria, 1906—1907, S. 77. Northern Nigeria, 1907—1908, S. 71.

bindung in den Süden und die Aufnahme des Luftpostverkehrs im Jahre 1936 verkürzten die Laufzeit der Post und schufen häufigere Verbindungen. 1961 konnte das neue Postgebäude in Betrieb genommen werden; sonst gab es 1967 nur eine kleine Zweigstelle in der Nähe des City-Marktes. Die Post wird nicht zugestellt.

1962 waren an das Telefonnetz 1 617 Teilnehmer angeschlossen, größtenteils Nichtafrikaner. Verbindungen nach Kaduna und Lagos sind technisch möglich, jedoch nur unter stundenlangen Verzögerungen herstellbar. Die Wartung der gesamten Anlagen ist nach dem Ausfall der Ibo-Mechaniker sehr mangelhaft geworden.

d. Müllbeseitigung und Kanalisation

Nur in der Township existiert eine kommunale Müllbeseitigung, da dort größere Abfallmengen anfallen. Der Müll wird zunächst vom Hauspersonal sorgfältig nach allen brauchbaren Dingen durchsucht; der Rest wird zu den über die Township verteilten Sammelpunkten gebracht, wo die Abfälle soweit wie möglich verbrannt werden. Alles Unbrennbare und die Asche werden von Zeit zu Zeit mit Lastwagen zu einem Müllplatz transportiert.

In Kano besteht noch kein Kanalisationsnetz; die Abwässer gelangen in der City und in der Township in Sickergruben, in Sabon Gari in Latrinen, die gelegentlich entleert werden und deren Inhalt zu Dungzwecken verwendet wird. Für größere Abwassermengen und das Regenwasser besteht ein oberirdisches Grabensystem mit der Jakara als Vorfluter (s. Bild 23).

8. UNTERHALTUNG UND ERHOLUNG

Sehr populär sind Besuche in den fünf Kinos. Die Haussa-Geldaristokratie trifft sich im *Nasara-Club,* der auch von Libanesen und einigen europäischen Geschäftsleuten aufgesucht wird. Nur wenige Haussas können sich ein Fernsehgerät leisten, mit dem sie das Programm von Kaduna über den Verstärker in Kano empfangen können. 1964 wurde mit dem Sendebetrieb begonnen.

In Sabon Gari gab es zahlreiche Wirtshäuser, Tanzlokale und Bars, in denen auch Alkohol ausgeschenkt wurde. Vor dem Pogrom besuchten einzelne junge Haussas die Vergnügungsstätten der Sabon Gari. Jetzt sind den Südnigerianern nur noch wenige Wirtshäuser geblieben.

Früher erschienen in Sabon Gari zwei Zeitungen in englischer Sprache; jetzt ist an nigerianischen Zeitungen in Kano nur noch *The New Nigerian* aus Kaduna und *The Daily Times* aus Lagos erhältlich.

Die Libanesen besaßen zeitweilig einen eigenen Club. Etwa seit 1961 haben sie aber auch Zugang zum früher rein europäischen *Kano-Club,* der das Zentrum des geselligen Lebens der Nichtafrikaner bildet. Hier gibt es ein Schwimmbad, dreimal wöchentlich werden Filme gezeigt; ein Golfplatz und mehrere Tennisplätze stehen den Mitgliedern offen. Den geistigen Interessen dient eine Bibliothek und die *Dramatic Society* des *Kano-Club,* die mit Laienschauspielern etwa

monatlich eine Theateraufführung bringt. Eine gewisse Konkurrenz bietet der *French Club*, der nur dreimal in der Woche geöffnet ist und außer einer ruhigeren Atmosphäre über keine weiteren, besonderen Attraktionen verfügt.

Besonderen Interessen dienen der Motor-Club für Rallies, ein Turf-Club und der Polo-Club[283]). Vorwiegend die nichtafrikanischen Frauen treffen sich teilweise bei Zusammenkünften kirchlicher Organisationen. Die meisten Europäer finden in Kano und der weiteren Umgebung wenig Abwechslung. Das Tierreservat bei Bauchi ist 300 km weit entfernt. Zu Grünanlagen gibt es erst an wenigen Punkten der Stadt bescheidene Ansätze (s. Bild 18). In der Trockenzeit müssen sie regelmäßig besprüht werden, was bei dem Wassermangel problematisch ist.

9. VERWALTUNG

Nach der Eroberung Kanos durch *Lugard* im Jahre 1903 änderte sich formal zunächst in der Verwaltung der Stadt wenig. Der Emir bekam einen *Resident* als Ratgeber zugeteilt, und die Briten behielten sich vor, offensichtlich unfähige Personen in der Verwaltung abzusetzen. Die City wurde nach wie vor von einem *Councillor*, dem *Sarkin Dawaki*, verwaltet, der ein Mitglied des *Emir's Council* ist. Im Gegensatz zu der Stellung des Emirs ist das Amt des *Sarkin Dawaki* nicht erblich[284]). Die City ist unterteilt in vier *Quarters* und diese in 95 *Ungwas*, denen jeweils ein *Headman* vorsteht[285]).

Als sich in dem Gebiet östlich von der City — besonders seit der Fertigstellung der Eisenbahnverbindung an die Küste — eine ständig wachsende Zahl von Europäern niederließ, wurde 1917 die Township als Verwaltungseinheit ins Leben gerufen, der 1919 auch die *Government Reservation* mit den Verwaltungsgebäuden angegliedert wurde[286]). Die *Local Authority* der Township untersteht weder dem *Sarkin Dawaki* noch dem Emir oder dem *Provincial Secretary*, sondern dem *Ministry of Local Government* in Kaduna; weitere *Local Authorities* in der Nordregion bestehen in Jos und Zaria[287]). Die Einrichtung der *Local Authority* als Verwaltungseinheit erwies sich für die Briten als notwendig; denn sie wollten nicht auf die Vorteile eines eigenen, den britischen Verhältnissen ähnelnden Grundstücksrechts und eine eigene Verwaltung des von ihnen bewohnten Gebietes verzichten. So können Europäer in der Township Land pachten; die Sicherheit in der Township darf im Gegensatz zur City von bewaffneten, einheimischen Polizisten aufrecht erhalten werden.

Die damalige Township von Kano umfaßte nahezu das Gebiet der heutigen; sie wurde später lediglich im Norden zwischen Tudun Wada und Sabon Gari etwas erweitert. Innerhalb der Township wurde ein 400 m breiter Streifen von

---

[283]) How to Live in Kano without Really Trying, 1967, S. 17.
[284]) Lord Hailey: An African Survey. London 1957, S. 453.
[285]) Trevallion, S. 37.
[286]) Kirk-Greene, A.H.M.: Plan for Greater Kano. In: West African Review, 32., 1961, S. 56.
[287]) Campbell, M. J.: The Law and Practice of Local Government in Northern Nigeria. Lagos, London 1963, S. 8 ff.

der Bebauung freigehalten, um allzu enge Kontakte zwischen den verschiedenen Völkern aus hygienischen und politischen Gründen zu vermeiden[288]).

Tudun Wada und Sabon Gari gehörten bis 1940 noch zur Township, wurden dann aber verläufig der N. A. direkt unterstellt[289]). Im Jahre 1961 wurden Fagge, Sabon Gari, Tudun Wada und Gwagwarwa zur Verwaltungseinheit von Waje zusammengefaßt, das — ebenso wie die City durch den *Sarkin Dawaki* — durch einen *Councillor* im *Emir's Council* vertreten ist. Bis dahin hatte Fagge verwaltungsmäßig zur City gehört. Der *Councillor* für Waje ist zwar ein mohammedanischer Nordnigerianer, doch werden seitdem auch die Interessen des neuen, von Afrikanern bewohnten Kano im *Emir's Council* besser vertreten. Dem Rechtsempfinden der Südnigerianer wird schon seit 1931 durch die Einrichtung besonderer Gerichte Rechnung getragen[290]).

Nach der Erlangung der Selbständigkeit wirkt die Einrichtung der *Local Authority* wie ein Relikt aus der Kolonialzeit. Ihre Beibehaltung demonstriert das Ansehen der Europäer in Nordnigeria und die Hoffnung auf die Mithilfe der Europäer beim Ausbau der Industrie in der Nordregion.

Über das Steueraufkommen der Bevölkerung Kanos und über den Haushalt werden keine Statistiken veröffentlicht. Beim Kämmerer der N. A. wurden einige Daten für 1966 erfragt; aber ihre Richtigkeit konnte nicht nachgeprüft werden; vor allem fehlen Vergleichswerte aus den vorhergehenden Jahren.

Die *Greater Kano Planning Authority* wurde 1960 gegründet, um die künftige Entwicklung in geordnete Bahnen zu lenken, da das östliche Stadtgebiet kaum noch Möglichkeiten zur Erweiterung bietet. Nach einigen Strukturuntersuchungen[291]), dem Gutachten *Trevallions* und den Versuchsbauten von Wohnhäusern im Süden waren jedoch die Mittel erschöpft, die die *Northern Nigeria Development Corporation* zur Verfügung gestellt hatte[292]).

---

[288]) Lugard, S. 148.
[289]) Meek, C. K.: Land Tenure and Land Administration in Nigeria and the Cameroons. London 1957, S. 108.
[290]) Hogben u. Kirk-Greene, S. 209.
[291]) Mortimore u. Wilson; Mortimore, 1966; Wilson; Johnston, V. C.
[292]) Trevallion.

VIII. DIE FUNKTIONEN KANOS

Mit dem Beginn des 20. Jhd. trat unter der britischen Kolonialverwaltung ein entscheidender Wandel in den Funktionen Kanos ein. Während die Stadt bis zu dieser Zeit an der Peripherie des arabischen Wirtschaftsraumes lag, öffneten die Briten dem Handel Kanos nach der Befriedung Nigerias den Zugang zu den relativ nahen Häfen am Golf von Guinea. Der saisongebundene Karawanentransport mit jährlich 12 000 Kamelladungen nach Nordafrika und die Handelsbeziehungen dorthin kamen schnell fast vollständig zum Erliegen, insbesondere nachdem Kano 1912 durch eine Eisenbahnlinie mit Lagos verbunden worden war[293]). Als Endpunkt der Eisenbahn in Nordnigeria — die Zweiglinie nach Kaura Namoda (1929) und die Verlängerung nach Nguru (1930) werden nur wenige Male in der Woche befahren — wurde Kano zum Verkehrszentrum der Trockensavanne; sein Einfluß reicht bis in die Republik Niger und weit nach Westen und Osten, bis zur Fertigstellung der Eisenbahn von Bauchi nach Maiduguri im Jahre 1965 sogar bis nach Fort Lamy. Der billige Schienenweg zur Küste stärkte die überregionalen und regionalen Funktionen Kanos beachtlich.

1. Die überregionalen Funktionen Kanos

a. Handwerk

Neben dem Handel war Kano im 19. Jhd. berühmt wegen seiner handwerklichen Erzeugnisse, die in beachtlichen Mengen hergestellt und bis in die nordafrikanischen Küstenstädte transportiert wurden. Heute finden nur sehr wenige Produkte der Handwerker Absatz außerhalb der Provinz. Hierzu gehören vor allem die indigo-blauen Baumwollstoffe, die hauptsächlich an die Tuaregs im Air und Hoggar verkauft werden. Das Färben der Stoffe tritt im Stadtbild der City auch dadurch besonders in Erscheinung, daß sich der Vorgang in der Öffentlichkeit an drei verschiedenen Plätzen mit jeweils einigen Dutzend Färbetöpfen abspielt (s. Bild 12). Da sich der Absatzmarkt gegenüber früher, als die Stoffe noch bis an die Küste des Mittelmeeres transportiert wurden, erheblich verkleinert hat, ist die Herstellung und das Färben der Stoffe zurückgegangen. Die Erzeugung der übrigen handwerklichen Erzeugnisse findet hinter den Lehmmauern der Gehöfte

---

[293]) Hallam, W.R.K., The Great Emporium. In: Nigeria Magazine, 81., 1964, S. 97; Hartert.

statt. Lediglich geschnitzte Kalebassen und Lederarbeiten scheinen einen überregionalen Markt zu besitzen. Sie werden teils direkt an Touristen verkauft, teils in anderen Städten ebenfalls den Nichtafrikanern zum Kauf angeboten. So werden z. B. in Lagos Lederkissen aus Kano von wandernden Haussahändlern vertrieben. Insgesamt hat das althergebrachte Handwerk erheblich an Bedeutung verloren, ganz besonders als Exportartikel. Diese Tatsache verdeutlicht auch Abbildung 12 mit dem relativ geringen Anteil einheimischer handwerklicher Produkte am gesamten LKW-Güterverkehr[294]). Zudem scheint Kano — soweit man den Verkehr an je einem Wochentag verallgemeinern darf — kein ausgesprochenes Zentrum für die Herstellung handwerklicher Erzeugnisse zu sein. Die neuen Zollgrenzen zu den Nachbarländern, ein Geschmackswandel, nicht zuletzt aber aus neuen Materialien oder industriell hergestellte, substitutive oder eingeführte Güter haben die Ausfuhr der handwerklichen Produkte Kanos fast zur Bedeutungslosigkeit eingeschränkt.

b. Industrie

Auch der Beitrag der Industrie zum Export von Kano ist gering. An erster Stelle stehen die Ölmühlen und Gerbereien, die die Verarbeitung der Produkte der Landwirtschaft bzw. Viehzucht — wenn auch noch nicht die letzte Stufe der Veredlung — durchführen. Etwa 90% ihrer Erzeugnisse werden exportiert; damit arbeiten etwa 1 300 Beschäftigte in diesen Betrieben für den Export, also etwa 15% aller in der Industrie Beschäftigten (s. Tab. 5). Sonst scheint nur die Wolldeckenfabrik in einem erwähnenswerten Umfang zu exportieren: sie liefert einen kleineren Teil ihrer Produktion in die benachbarten frankophonen Staaten. Doch wird die Hauptmenge in Nordnigeria abgesetzt, ein Teil auch in Westnigeria. Die Schuhfabriken arbeiteten zeitweilig für den gesamten nigerianischen Markt; sie mußten jedoch nach dem Versagen des Managements ihre Produktion wieder einschränken. Lediglich die Fleischkonservenfabrik versorgt ganz Nigeria mit ihren Erzeugnissen. Nicht unerwähnt bleiben darf die Schweinezucht, die mit 150 Beschäftigten bis zu 30 000 Schweine — vorwiegend mit Erdnußkuchen von den Ölmühlen — aufzieht[295]). Da im mohammedanischen Haussaland lediglich die wenigen Nichtafrikaner als Konsumenten von Schweinefleisch in Frage kommen, werden fast alle Schweine lebend zu einem Schlachthaus nach Lagos transportiert, wo sie zur Versorgung der Großstadtbevölkerung mit Eiweiß beitragen. Die übrigen Industriebetriebe setzten nur ganz unwesentliche Teile ihrer Produktion außerhalb Nordnigerias ab. So erfüllt die Industrie höchstens mit einem Fünftel ihrer Beschäftigten überregionale Funktionen.

---

[294]) Die Verkehrszählung wurde ermöglicht durch das Entgegenkommen der *Nigeria Police* in Kano; sie kontrollierte an den drei wichtigsten Ausfallstraßen im Zusammenhang mit den innenpolitischen Spannungen im Frühjahr 1967 den gesamten Fahrzeugverkehr. Bei dieser Gelegenheit konnten alle Kfz.-Führer befragt werden nach Ladung, Anzahl der mitreisenden Personen, Herkunft und Ziel der Fahrt.

[295]) Wells u. Warmington, S. 78.

Die dominierende Stellung unter den überregionalen Funktionen nimmt jedoch der Handel mit Exportprodukten ein, deren Transport auch außerhalb der Saison beim LKW-Verkehr die wichtigste Rolle spielt (s. Abb. 12). Von der gesamten nigerianischen Erdnußernte wurden knapp 50%, im Durchschnitt der letzten Jahre etwa 300 000 t, über Kano an die Küste transportiert[296]). In der Saison 1960/61 kamen bei einer Gesamternte von 620 000 t Erdnüssen in Nigeria aus:

Kano Prov.	278 000 t
Katsina Prov.	130 000 t
Rep. Niger	30 000 t,

von denen 438 000 t über Kano an die Küste transportiert wurden[297]). Aus Kano stammt ein großer Teil der lizensierten Aufkäufer der Ernte, und von hier aus wird der Transport der Erdnüsse in die Stadt organisiert. Der *Marketing Board* lagert die Ernte in den charakteristischen Pyramiden (s. Bild 18) und betreibt im Laufe des Jahres den Versand der Erdnüsse an die Küste.

Die Zahl der am Aufkauf, Transport, der Lagerung und dem Versand Beteiligten läßt sich auch nicht andeutungsweise schätzen. *Thomas* spricht allein von 3 000 Gelegenheitsarbeitern in der Erdnußsaison, so daß zu dieser Jahreszeit sicherlich gegen 8 000 Personen in Kano unmittelbar am Erdnußexport beteiligt sind[298]).

Aber auch der Aufkauf von Rinderhäuten und Schaf- und Ziegenfellen, ihre Bearbeitung und ihr Versand dürfte einigen tausend Bewohnern eine kontinuierliche Beschäftigung geben[299]). So wurden 1956 4 100 t Häute und Felle für den Versand und Export vorbereitet[300]). Ebenso nimmt Kano im Handel mit Rindvieh eine bedeutende Stellung ein. Nahezu 50 000 Stück Rindvieh wurden 1962/63 von dort nach Westnigeria exportiert, wobei sich die Zahl gegenüber den vorhergehenden Jahren wegen der teilweisen Fertigstellung der Bornu-Eisenbahn 1961 schon etwas verringert hatte[301]). Die Rinder wurden fast ausnahmslos mit der Eisenbahn abtransportiert; lediglich aus den Gebieten ohne Eisenbahnanschluß im westlichen und östlichen Nordnigeria werden die Tiere noch in den Süden getrieben, obwohl sie dabei stark an Gewicht verlieren. In Südnigeria liegt der Viehhandel in den Händen von Haussas, die im Norden das Vieh von den Fulbe gekauft haben[302]).

Als Umschlagplatz für den Handel mit der Republik Niger hat Kano eine gewisse, aber nicht zu überschätzende Bedeutung (s. Abb. 20). Vor allem die Städte Zinder, Maradi und Agadès stehen im Güteraustausch mit Kano. Aus der Republik Niger werden Erdnüsse, Guinea-Corn, Häute und Vieh geliefert, während

---

[296]) Mortimore, 1966, S. 4.
[297]) Trevallion, S. 20.
[298]) M. Thomas, S. 983.
[299]) Tauber, H. E.: A Geographic Study of the Goat and Sheep Skin Industry of Northwest Nigeria. Diss. Middlebury College/Colorado, 1967.
[300]) Kano: Traffic Centre of Africa, 1957, S. 65.
[301]) W. Fricke, o. J., Karte 13.
[302]) Cohen, A.: The Social Organization of Credit in a West African Cattle Market. In: Africa, 1965, S. 8.

an dem Tag der Verkehrszählung LKW mit Trockenfisch, Mehl, Benzin, Erdnußkuchen, Dünger und Zucker in die Republik Niger fuhren. Insgesamt verkehrten in beiden Richtungen jedoch nur 17 LKW. Sowohl die Export- als auch die Importwaren der Republik Niger werden in Kano größtenteils von französischen Außenhandelsgesellschaften gelagert.

d. Fremdenverkehr

Der Fremdenverkehr ist in Kano geprägt vom Geschäftsreiseverkehr. Reisen und Aufenthalte der unteren und mittleren Schicht der Nigerianer in Kano sind kaum quantifizierbar, da sie regelmäßig bei Verwandten übernachten. Lediglich im Ibo-Viertel gab es sechs kleine Hotels, die vorwiegend von Südnigerianern aufgesucht wurden. Um 1968 gab es in Kano nur zwei Hotels: das *Central-Hotel* mit 284 Betten und das *French-Hotel* mit etwa 25 Betten. Das *French-Hotel* war für die durchreisenden französischen Beamten und Kaufleute in der Kolonialzeit errichtet worden. Jetzt gehört es einem Afrikaner und wird, zumal es nicht über Klimaanlagen verfügt, nur noch selten von Europäern benutzt.

Auch die nichtafrikanischen Besucher Kanos wohnen häufig bei Verwandten und Bekannten. So gaben nur 6% der Hotel-Besucher an, aus privatem Anlaß dort zu nächtigen, während sich die Mehrzahl dienstlich, geschäftlich oder auf der Durchreise in Kano aufhielt[303]).

Das *Central-Hotel* wurde bereits 1918 als Bahnhofs-Hotel gegründet. Im Krieg diente es den Amerikanern als Lazarett. Ab 1958 trägt es den heutigen Namen und befindet sich seitdem im gemeinsamen Besitz der britischen *Commonwealth Development Corporation* und der Regierung der Nordregion. Mit 157 Zimmern ist es das weitaus größte Hotel Nordnigerias. In Kaduna befindet sich ein neues Hotel mit 100 Zimmern. Alle übrigen Hotels haben weniger als 30 Zimmer. Wegen des europäischen Managements genießt das Hotel einen guten Ruf und arbeitet mit Gewinn.

Seit Oktober 1966 ist es im Durchschnitt zu 80% ausgelastet, da sich viele Europäer in Kano aufhielten. Sie sollten teils die seit dem Ibo-Pogrom nachlassende Geschäftstätigkeit wieder ankurbeln, teils die Funktionen der Ibos übernehmen. Wegen des stagnierenden Wohnungsbaues konnten viele Europäer keine Wohnung finden[304]).

Reiseziel oder Herkunft der Gäste waren mit jeweils einem Anteil von 20% Lagos, Kaduna und das Ausland. Von den Gästen, die ins Ausland reisten, flogen 60% nach Großbritannien oder kamen von dort. Aufschlußreich ist auch die Nationalität der Besucher:

---

[303]) Die Angaben stammen aus dem Hotelbuch des *Central Hotel* für die Zeit von Juni 1966 bis April 1967, in das der Manager des Hotels, *Mr. Kelly*, dem Verfasser freundlicherweise Einblick gewährte. Ältere Hotelbücher sind seit dem Ibo-Pogrom nicht mehr auffindbar.

[304]) Die Angaben über die Aufenthaltsdauer aus dem Hotelbuch sind zu ungenau, um sie zu veröffentlichen, da 40% der Gäste die Dauer ihres Aufenthaltes noch nicht voraussagen konnten.

53% Briten
11% Nigerianer
9% Amerikaner
5% Deutsche

Der hohe Anteil der Briten macht den Einfluß deutlich, den Großbritannien auch heute noch in Nigeria besitzt.

Die Gliederung nach Berufen zeigt den Wandel zu der mehr wissenschaftlichen und technischen Hilfe der ehemaligen Kolonialmächte:

	Nichtnigerianer	Nigerianer
Handel	35%	61%
Akademiker	49%	33%

Da in Kano eine wesentliche Ausweitung des Tourismus weder möglich noch geplant ist[305]), wird der Geschäftsreiseverkehr auch künftig den Fremdenverkehr in Kano beherrschen. Damit zeigt die Bettenkapazität des Central-Hotels im Vergleich zu den Hotels in den übrigen Städten Nordnigerias die große überregionale Bedeutung Kanos.

e. Transport und Verkehr

Für Kano als Zentrum des Verkehrs spielt noch heute die Eisenbahn die entscheidende Rolle. Bedauerlicherweise liegen für ihre Leistungen im Transport von und nach Kano keine neueren Statistiken vor. 1956 wurden von Kano aus — ohne den Verkehr von Nguru — die folgenden Gütermengen in den Süden versandt[306]):

Erdnüsse	160 415 t
Erdnußprodukte	84 691 t
Bohnen	15 453 t
Häute und Felle	4 121 t
Sonstiges (außer Vieh)	59 733 t
Vieh	115 750 Stück

Diesen Exporten standen 260 092 t importierter Güter gegenüber, so daß mehr als ein Drittel der Wagen leer in den Norden zurückfuhr. Durch Rationalisierung, die Einführung von Diesellokomotiven und die Erweiterung der Kapazität hat sich die transportierte Gütermenge bis heute erheblich vermehrt. Dennoch machte sich ab 1954 der LKW-Verkehr als Konkurrenz auf langen Strecken bemerkbar (s. Karte 9), obwohl das vorhandene Straßennetz nur auf einzelne Städte mit Bahnhöfen zentriert war, der Eisenbahn parallel laufende Straßen erst spät angelegt worden waren und der Gütertransport auf der Straße noch heute teurer ist als der mit der Eisenbahn. Er profitiert von der zu geringen Kapazität der Eisenbahn und deren zu starker Bürokratisierung[307]).

---

[305]) Promotion of the Tourist Industry in Nigeria. Ed. Federation of Nigeria, Sessional Paper, 5., Lagos 1959, S. 9.

[306]) Kano: Traffic Centre of Africa, 1957, S. 65.

[307]) Report of the Elias Commission of Inquiry into the Administration, Economics and Industrial Relations of the Nigerian Railway Corporation. Ed. Federation of Nigeria, Lagos 1960, S. 13.

Inzwischen hat der *Marketing Board* die Transportunternehmen am Abtransport der Exportprodukte an den Niger nach Baro und an die Küste beteiligt, damit deren Kapazität nicht nur während weniger Monate in der Erntezeit, wenn die LKW dringend für den Transport der Erdnüsse von den Dörfern nach Kano benötigt werden, voll ausgelastet ist, sondern auch während der übrigen Zeit. Dadurch verkehrte im April 1967 die Hälfte aller auf der Straße von Kano nach Kaduna fahrenden LKW zwischen Lagos und Kano (s. Karte 9). Sie waren unmittelbare Konkurrenten der Eisenbahn. Demgegenüber verkehrte auf der Straße nach Wudil nur ein Viertel der LKW im Fernverkehr bis Maiduguri, auf der Straße in die Republik Niger fuhr bis dorthin sogar nur ein Achtel aller LKW, die Kano auf dieser Straße verließen.

Im Personenfernverkehr von Kano nach Süden dürfte schon mehr als ein Drittel aller Reisenden auf der Straße befördert werden[308]). Es fährt zweimal wöchentlich ein Personenzug von Kano nach Lagos, der für diese Strecke 34 Stunden benötigt; auch die Güterzüge haben häufig einige Personenwagen, doch verkehren sie ohne festen Fahrplan.

Rund 10% der Fahrgäste reisten beim Straßenverkehr in Pkw, etwa die Hälfte fuhren auf leeren oder beladenen LKW mit (s. Bild 19); die übrigen Personen benutzten Kleinbusse und *Mammy-Wagons* (kleinere LKW mit Holzbänken, s. Abb. 11). Die LKW beförderten oft neben der regulären Gütermenge noch bis zu 40, im Durchschnitt aber nur 10—20 Personen.

Historische Bedeutung hat die Buslinie Fort Lamy — Kano — Algier[309]); auf dieser Strecke verkehrte in den fünfziger Jahren monatlich ein Bus, der neun Passagieren Platz bot; für die Strecke durch die Sahara von Kano nach Algier benötigte er planmäßig zwölf Tage, wegen Sandstürmen und Schäden am Fahrzeug im Durchschnitt 17 Tage; die Wüstendurchquerung kostete 500,— bis 600,— DM.

Heute passiert im Winterhalbjahr durchschnittlich täglich etwa ein Auto die am meisten befahrene Hoggar-Piste.

Der transkontinentale Personenverkehr und ebenso der Transport hochwertiger Exportprodukte wie etwa der Krokodilhäute wird heute fast ausschließlich mit dem Flugzeug abgewickelt. Das erste Flugfeld in Kano lag im heutigen Industriegebiet. Erst auf einer neuen Landebahn im Norden wurde im Jahre 1936 der regelmäßige Flugverkehr mit Europa aufgenommen. Diese Linie führte noch über Khartum und Kairo nach London. Mit der Sperrung des Mittelmeeres für alliierte Schiffe im Krieg wurde der Flughafen Kano zu einem wichtigen Zwischenlandeplatz auf der Route Takoradi — Kano — Fort Lamy — Ägypten — Mittlerer Osten. Diese Strecke stellte die südliche Umgehung der europäischen und nordafrikanischen Kriegsschauplätze dar, auf der Diplomaten, Sol-

---

[308]) 1956 fuhren 650 000 Personen von Kano mit der Eisenbahn in den Süden (Kano: Traffic Centre of Africa, 1957, S. 65); bis 1966 stieg die Beförderung von Personen mit der Eisenbahn um etwa 85% (Nigeria, Länderberichte, 1967, S. 68). Demgegenüber fuhren 1967 bei der Straßenverkehrszählung 2 360 Personen an einem Tag von Kano nach Süden, so daß — bei einer vorsichtigen Verallgemeinerung — auf der Straße etwa 700 000 Personen jährlich befördert werden.

[309]) Thorn, G.W.P.: By Bus across the Sahara. In: West African Review, 23., 1952, S. 576 bis 579.

daten und Waffen von Großbritannien und den USA bis in die Sowjetunion, nach Polen, Indien und China transportiert wurden[310]). Zu dieser Zeit hielten sich auch britische, amerikanische, französische und belgische Truppen in Kano auf. Erst zu Beginn der fünfziger Jahre belebte sich der zivile Flugverkehr wieder, als sich der West-Ost-Verkehr in einen die Sahara querenden Nord-Süd-Verkehr umwandelte[311]). 1951 wurde für den Düsenverkehr die neue, parallel zur alten Startpiste verlaufende Landebahn angelegt, und 1957 wurden die repräsentativen Abfertigungsgebäude eröffnet.

Wegen niedriger Transportkosten für Flugbenzin durch die Eisenbahn, wegen der weit nach Norden vorgeschobenen Lage und der Stellung zwischen Europa und dem Kongo bzw. Südafrika nahm der Flugverkehr rasch einen bedeutenden Aufschwung (s. Abb. 10). Mit Accra und Dakar zählte der Flughafen Kano zu Beginn der fünfziger Jahre zu den bedeutendsten Westafrikas. Durch die zunehmende Reichweite der Flugzeuge und den Bedeutungsgewinn, den Lagos 1960 als Bundeshauptstadt Nigerias erhielt, wurde der Flughafen mit neun Starts ins Ausland pro Woche im Oktober 1968 von Ikeja bei Lagos mit 51 Starts überflügelt und verlor an Bedeutung; denn im Jahre 1962 hatte Kano noch 13 wöchentliche Abflüge ins Ausland. Auch der Inlandflugverkehr wurde von 1962 23 Starts pro Woche auf 13 Abflüge im Oktober 1968 vermindert.

Jedoch im Pilger-Flugverkehr nimmt Kano eine zentrale, ständig zunehmende Bedeutung ein. Während die Pilgerfahrt der mohammedanischen Nordnigerianer nach Mekka früher meist Jahre dauerte, da ein großer Teil unterwegs Handel trieb oder als Landarbeiter — besonders in der Gezira — tätig wurde, um sich das Geld für die Weiterreise zu verdienen, haben nun Flugzeuge den Transport übernommen[312]). Diese Entwicklung fördert die Regierung, da mittellose Pilger auf Staatskosten nach Nigeria zurückgeholt werden mußten[313]). In den zwanziger Jahren traten jährlich 500 Nigerianer die Pilgerreise auf dem Landweg an[314]); 1959 wurden bereits 4 880 Pässe in Maiduguri ausgestellt[315]). 1967 reisten nur noch wenige Pilger auf dem Landweg nach Mekka. Inzwischen dürfte die Straße durch die Republik Tschad wegen innenpolitischer Verwicklungen gesperrt sein. So fliegt nunmehr jährlich eine steigende Zahl Pilger von Kano aus nach Mekka[316]):

1965	5 200
1966	6 400
1967	7 500

---

[310]) White, S.: Dan Bana. The Memoirs of a Nigerian Official. London 1966, S. 167, 168.
[311]) B. E. Sharwood-Smith, S. 29.
[312]) Schultze, J. H.: Der Ost-Sudan. Entwicklungsland zwischen Wüste und Regenwald. Abhandlungen des 1. Geographischen Instituts der Freien Universität Berlin, 7., Berlin 1963, S. 141; Prothero, R. M.: Continuity and Change in African Population Mobility. In: Geographers and the Tropics, Ed. Robert W. Steel u. R. Mansell Prothero, London 1964, S. 199.
[313]) West Africa, 44., 1960, S. 607.
[314]) Census of Nigeria, 1931, S. 36.
[315]) West Africa, 44., 1960, S. 607.
[316]) Angaben des Managers der SABENA in Kano.

Unter ihnen befinden sich jeweils 500 bis 600 Mohammedaner aus Lagos. Die Reise dauert jetzt nur noch fünf bis sechs Tage und kostet 1 100,— DM.

Sonst erfüllt Kano weder auf politischem und religiösem Gebiet noch im kulturellen Bereich oder beim Gesundheitswesen besondere überregionale Funktionen. Es darf nicht übersehen werden, daß alle überregionalen Funktionen des Handwerks, der Industrie, des Handels mit der Republik Niger, des Fremdenverkehrs und des Fernverkehrs in seinen verschiedenen Formen weit zurückstehen hinter Kanos entscheidender Funktion als Zentrum des Aufkaufs, der Lagerung und des Transports von Exportprodukten, vor allem von Erdnüssen, und der Lagerung und dem Vertrieb von Importwaren. Nach *Trevallion* werden in Kano etwa 50 % des gesamten Großhandels in der Nordregion abgewickelt[317]).

2. Die regionalen Funktionen Kanos

Die Behandlung der regionalen Funktionen erfordert zunächst eine Abgrenzung der Region von Kano. Allerdings ist eine solche Abgrenzung schon in Mitteleuropa trotz des Vorliegens detaillierter Statistiken problematisch[318]); bei fast völligem Fehlen von Statistiken und Untersuchungsmaterial kann sie nur ganz pragmatisch vollzogen werden.

Es erscheint zweckmäßig, für die regionalen Funktionen zwei Kategorien zu unterscheiden: die Region Kano im engeren Sinne umfaßt im wesentlichen das Kano-Emirat, von dem lediglich die Südhälfte der Distrikte Tudun Wada und Karaye im Süden der Provinz wirtschaftlich mehr auf Zaria ausgerichtet ist und der Distrikt Roni im Nordwesten mehr zu Katsina hin tendiert[319]); die Emirate Gumel und Hadejia führen wegen ihrer Entfernung von Kano (120 km), wegen der Größe ihrer Hauptstädte mit über 20 000 Einwohnern und ihrer Nähe zur Eisenbahn ein gewisses Eigenleben. Somit wird die Region Kano bewußt enger gefaßt als bei *Trevallion*[320]).

Dieser Region Kano im engeren Sinne — im folgenden Kano-Emirat genannt — steht die Region Kano im weiteren Sinne gegenüber. Zu ihr gehört die gesamte nordnigerianische Trockensavanne, für die Kano eine Reihe zentraler Funktionen erfüllt; die Beziehungen zu Kano sind jedoch nicht so eng wie die des Kano-Emirates. Insgesamt vermindern sich die Funktionen mit zunehmender Entfernung von der Stadt erheblich, zumal dann teilweise Jos, Zaria und Kaduna in Konkurrenz zu Kano treten, und das 600 km entfernte Maiduguri durch die Bornu-Eisenbahn erheblich an Eigenständigkeit gewonnen hat.

Auf dem Sektor der Landwirtschaft spielt Kano als Vermarktungsort noch über die Kano-Provinz hinaus eine besondere Rolle. Kano ist auf dem Sektor der landwirtschaftlichen Forschung aktiv mit der Versuchsfarm des Landwirt-

---

317) Trevallion, S. 84.
318) Schöller, S. 164.
319) Trevallion, S. 25.
320) Trevallion, S. 25.

schaftsministeriums südlich der Residential Area. Sie arbeitet im Zusammenhang mit der Universität Zaria und befaßt sich mit Möglichkeiten zur Verbesserung des Saatgutes, der Einführung von Dünger, dem Studium neuer Anbaumethoden u. a. Insbesondere die Züchtung neuer Erdnußsorten führte zu einer bedeutenden Steigerung des Hektarertrages in Nordnigeria[321]). Die Ergebnisse dieser wissenschaftlichen Forschungen sind vor allem für den brachefreien, intensiven Ackerbau in der näheren Umgebung Kanos bedeutend, da eine solche Forschungsstation unter den klimatischen und edaphischen Bedingungen arbeiten muß, die in dem Gebiet der Anwendung der neuen Techniken und Erfahrungen herrschen. Darüber hinaus sind die Forschungen aber auch für die gesamte nordnigerianische Trockensavanne von Bedeutung.

a. Handwerk

Kano spielt heute — wie schon erwähnt — als Zentrum des traditionellen Handwerks weder im Emirat noch in Nordnigeria eine besondere Rolle. Handwerker sind bereits in Kleinstädten anzutreffen, und ein Austausch der Produkte zwischen Stadt und Land nimmt nur einen bescheidenen Umfang an (s. auch Abb. 12). Moderne handwerkliche Betriebe, wie Bauunternehmen, Elektro-, Klempner- und Kfz.-Reperaturwerkstätten, sind auf Kano konzentriert und versorgen mit ihren Dienstleistungen das gesamte Emirat; besonders die markengebundenen Kfz-Werkstätten haben zum größeren Teil die gesamte nordnigerianische Trockensavanne als Einzugsbereich, da die meisten Automobilfirmen in Nordnigeria lediglich in Jos, Kaduna und Kano Vertretungen unterhalten. Jede der nach Nigeria exportierenden Automobilfabriken — und dazu gehören fast alle Automobilproduzenten der westlichen Welt — betreibt eine Vertretung in Kano, wenn auch teilweise mehrere Marken von einer Vertretung in Nigeria repräsentiert werden. Deutsche Personenwagen, noch mehr aber LKW, haben große Anteile am nordnigerianischen Markt. Wegen der Bedeutung des Kraftfahrzeuges für die Erschließung des nordnigerianischen Raumes erfüllt Kano als Zentrum der Kfz.-Werkstätten für dieses Gebiet eine außerordentlich wichtige Funktion und bindet diesen Bereich fest an die Stadt. Im Kano Emirat und sogar in der Kano-Provinz gibt es in keiner der übrigen Städte weitere Kfz.-Reparaturwerkstätten.

b. Industrie

Ebenso ist die Stadt in der Provinz der einzige Industriestandort. Nur ein kleiner Teil der Betriebe arbeitet für den Export oder für den gesamten nigerianischen Markt. Vor allem die Gesellschaften der Konsumgüterindustrie, die importierte Rohstoffe verarbeiten, produzieren ausschließlich für den nordnige-

---

[321]) Higgins, G. M.: Experimental Farm Coverage in Northern Nigeria. In: Nigerian Geographical Journal, 4., 1961, S. 20.

rianischen Markt (s. auch Abb. 12). Auf diesem Sektor der Industrie ist Kano der einzige Standort in der nordnigerianischen Trockensavanne für die Herstellung von Konsumgütern. Auch in den übrigen Zweigen bleibt die Stellung der Industrie Kanos, was Größe und Zahl der Betriebe betrifft, unangefochten: Sokoto besitzt eine Zementfabrik auf der Basis des dort anstehenden Kalksteins; Funtua und Malumfashi haben kleinere Baumwollentkörnungsanlagen; eine Textilfabrik, eine Ölmühle, eine Baumwollentkörnungsfabrik und eine Fabrik zum Einsalzen von Häuten besitzt Gusau im Westen Kanos. Auch im Osten hat neben einer Baumwollentkörnungsfabrik in Misau nur Maiduguri einige Industriebetriebe: eine Schuhfabrik, eine Ölmühle, eine Fabrik für Trockeneis und eine Fabrik zum Einsalzen von Häuten. So dienen die meisten industriellen Unternehmen in den genannten Städten der Verarbeitung von Rohprodukten für den Export, während Kano mit seiner Konsumgüterindustrie auf den Markt der nordnigerianischen Trockensavanne ausgerichtet und angewiesen ist. Aber auch innerhalb der Nordregion ist Kano der bedeutendste industrielle Standort, obwohl Kaduna, begünstigt durch seine Verkehrslage, seine Förderung durch den ehemaligen Premierminister der Nordregion, *Sir Alhaji Ahmadu Bello*, eine Reihe größerer Betriebe ansiedeln konnte. Jedoch bleibt Nordnigeria trotz der vielen verschiedenen Industriebetriebe in Kano, Kaduna, Zaria und Jos auch auf dem Sektor der Konsumgüter noch stark abhängig von der Einfuhr aus dem Ausland. Sogar als Anbaugebiet und Exporteur von Rohbaumwolle mußten 1965 in Nigeria immer noch mehr Mittel für den Import von Baumwollstoffen als etwa für den Import von Kraftfahrzeugen aufgewandt werden[322]).

c. Handel

Der exportorientierte Handel Kanos wurde bereits besprochen. Nicht weniger bedeutend ist das Importgeschäft, dessen Umfang die zahlreichen Geschäftshäuser, Firmenvertretungen und vor allem Lagerhäuser in der Commercial Area bezeugen (s. Karte 7); denn die vielen Lagerhäuser dienen größtenteils der Lagerung von Importwaren. Die Verkehrszählung an den Ausfallstraßen (s. Abb. 12) vermittelt nur einen bescheidenen Eindruck von den Warenmengen, die von Süden nach Kano transportiert werden, da die Hauptmenge dieser Güter — ebenso wie die Exportprodukte — mit der Eisenbahn befördert wird. Von Kano aus wird nicht nur das Emirat vollständig, sondern auch ein großer Teil der nordnigerianischen Trockensavanne mit Importprodukten versorgt. Nicht alle Vertretungen haben eine so große Reichweite wie die Kfz.-Werkstätten, manche jedoch versorgen auch die Republik Niger. Kano ist die letzte große Station des Importhandels mit Gütern aus den Industrieländern. Da der Transport solcher Waren bis dorthin viele Monate dauert, besitzen die Lagerhäuser unerwartet große Dimensionen.

Auch im innernigerianischen Großhandel — vor allem im Kolanußhandel — besitzt Kano eine schon traditionelle Verteilerfunktion. Vor der Kolonisierung

[322]) Nigeria, Länderberichte, 1967, S. 64.

Westafrikas brachten Haussas die Kolanüsse mit Esel- oder Trägerkarawanen von Mittelghana nach Kano, von wo aus die Nüsse weiter im ganzen Haussaland verteilt wurden[323]). In der Sudanzone und besonders bei den Haussas erfreuen sie sich außerordentlicher Beliebtheit und werden von allen Schichten der Bevölkerung in beträchtlichen Mengen genossen. So wurden 1948 bereits 47 000 t Kolanüsse mit der Eisenbahn nach Kano befördert, was mengenmäßig etwa einem Fünftel der damaligen gesamten nigerianischen Erdnußerzeugung entspricht[324]). Der Anbau der Kolanüsse erfolgt seit etwa 1940 vollständig in Westnigeria. Sie werden von Haussas aufgekauft und in besonderen Güterwagen nach Kano versandt. Da die Nüsse gegen Insekten und wegen der Gefahr des Austrocknens zu Bündeln in feuchten Blättern verpackt sind, muß ein Begleiter mitfahren, der die Blätter feucht hält. In Kano besteht am Nordostrand der City ein Bahnhof für die Kolanüsse, auf dem sie entladen, an Ständen an die Einzelhändler abgegeben und vor allem aber mit LKW bis nach Niger und in die Republik Tschad transportiert werden.

Neben der Bedeutung als Zentrum des Importgroßhandels für das Kano-Emirat und die nordnigerianische Trockensavanne erfüllt Kano insbesondere für das Emirat die Funktion eines Einkaufszentrums für den außertäglichen Bedarf. Auch von den entlegenen Dörfern und Kleinstädten der Provinz fährt allgemein wöchentlich einmal ein *Mammy-Wagon* oder LKW nach Kano und am gleichen Tage wieder zurück. Das erklärt auch die tageszeitliche Verteilung des Personenverkehrs von und nach Kano (s. Abb. 13 u. 14); in Richtung Kano liegt das Maximum der Reisenden in den Morgenstunden, während in umgekehrter Richtung das Maximum am Nachmittag und Abend erreicht wird[325]).

Bei einer solchen Fahrt verbinden die Mitfahrer häufig Einkauf und Verkauf miteinander, indem sie einerseits landwirtschaftliche Produkte oder im Heimgewerbe hergestellte Waren bestimmten Händlergruppen zum Kauf anbieten und andererseits ihren Bedarf an höherwertigen Produkten decken. Besonders der Sabon Gari-Markt ist das Ziel der Marktbesucher aus der näheren und weiteren Umgebung Kanos, da er — wie schon erwähnt — wegen seiner Größe und günstigen Fernverkehrslage als der billigste Markt im weiten Umkreis gilt[326]). Die Bedeutung des Sabon Gari-Marktes als Einkaufsort für die Region Kano wird auch deutlich aus dem relativ geringen Nachlassen der Handelstätigkeit nach dem Ibo-Pogrom.

Die Karten 10 und 11 geben einen Eindruck von der Verästelung des Verkehrs in der Kano-Provinz, wobei berücksichtigt werden muß, daß viele Dörfer nur einmal wöchentlich eine Verkehrsverbindung mit Kano haben. Insgesamt kann im April — also in einem Durchschnittsmonat — täglich mit etwa 10 000 Marktbesuchern aus der näheren und ferneren Umgebung in Kano ge-

---

[323]) Robinson, S. 115; Krieger, K.: Kola Karawanen. In: Mitteilungen des Instituts für Orientforschung, 1954 (b), S. 293.

[324]) Bauer, S. 382.

[325]) Die Abbildungen zeigen aber auch, daß es sich bei dem Maximum der morgens nach Kano Reisenden nur zu einem kleinen Teil um Pendler handelt, da der Arbeitsbeginn in den Fabriken, der Verwaltung und den Büros nicht später als 7 Uhr liegt.

[326]) Trevallion, S. 83 u. Fig. 14—21.

rechnet werden, die der Stadt als zentralem Ort eine ganz entscheidende Bedeutung verleihen[327]).

d. Stadt – Umland

Bei diesen Besuchen der Landbevölkerung in Kano machen die Haussas auch Gebrauch von den übrigen zentralen Einrichtungen Kanos: sie beten vor oder in der Moschee, besuchen bei einem mehrtägigen Aufenthalt ein Kino und genießen das Stadtleben. Behördenbesuche entfallen bei der Landbevölkerung fast vollständig; erst die Dorfältesten suchen den Kontakt mit der N. A. in Kano, obwohl sie vor allem mit ihrer jeweiligen Distriktverwaltung zusammenarbeiten.

Die Bildungseinrichtungen Kanos werden auch höchstens von den Kindern der Landaristokratie in Anspruch genommen, indem die Kinder Verwandten in Kano zur Betreuung übergeben werden, von wo sie eine Schule besuchen können.

Es fällt auf, daß Kano auf dem Sektor der Hochschulbildung bisher lediglich über Ausbildungsstätten für Lehrer verfügt. Der Neubau des *Abdullahi Bayero College* bedeutet in seiner ersten Baustufe gewiß schon einen Fortschritt; doch benötigt die dichtbesiedelte Kano-Provinz eine eigene Universität. Es bleibt auch unverständlich, warum die ehemalige *Kano Medical School* nach Zaria verlegt wurde und nicht als Zweigstelle in Kano betrieben werden konnte.

Theoretisch dienen die Einrichtungen des Gesundheitswesens in Kano auch der Landbevölkerung. Sie benutzt jedoch vorwiegend die nicht sehr zahlreichen Polykliniken in den Kleinstädten; der Weg nach Kano ist für die Masse der Kranken zu weit und zu kostspielig.

Eine Abgrenzung des Einzugsbereiches von Kano kann wegen des Fehlens geeigneter Statistiken kaum erfolgen. Lediglich die Verästelung des Kfz.-Verkehrs läßt sich in begrenztem Umfang als Merkmal verwenden: Wo keine kleineren Gemeinden mehr vom nach Kano führenden Kfz.-Verkehr berührt werden, hört die Region Kano im engeren Sinn auf. Demnach scheint sie sich nur im Westen über die Grenze des Kano-Emirates hinaus zu erstrecken (s. Karte 9 u. 10). Da Kano für dieses Gebiet auch die nächste größere Stadt darstellt, unterhält es offensichtlich enge wirtschaftliche Beziehungen. Somit hat sich offenbar seine wirtschaftliche Anziehungskraft gegenüber den historischen und verwaltungsmäßigen Bindungen dieses Gebietes an Katsina durchgesetzt.

---

[327]) Die Schätzung basiert auf den bei der Verkehrszählung an den drei wichtigsten Ausfallstraßen ermittelten, täglich nach Kano reisenden 10 500 Personen (s. Abb. 12); hinzu kommen noch etwa 2 000 Personen von der Straße nach Hadejia sowie die zu Fuß, auf Eseln und Fahrrädern nach Kano kommenden Besucher aus der unmittelbaren Umgebung der Stadt, die nicht die Straßen, sondern die zahlreichen, auf Kano zustrebenden Wege benutzen. So kann täglich mit etwa 16 000 nach Kano reisenden Personen gerechnet werden, von denen aber ein Teil als Marktbesucher ausfällt: sie sind Eseltreiber oder LKW-Fahrer, sie besuchen Verwandte, sind auf der Durchreise oder suchen in geringem Umfang auch Behörden auf. Jedoch dürften rund 10 000 Personen als Marktbesucher nach Kano kommen.

Aber nicht allein die Größe und das Wachstum Kanos dürfte diese Entwicklung begünstigt haben, sondern auch die kostengünstigere Verkehrserschließung des flachen Landes durch den LKW und die Eisenbahn gegenüber den Tragtieren im 19. Jhd. und durch die vollständige Besiedlung des früher unsicheren, schwer passierbaren Grenzgürtels zwischen den einzelnen Emiraten[328]).

3. Die wechselseitigen Beziehungen zwischen Kano und seinem unmittelbaren Umland

Die Dörfer in der unmittelbaren Umgebung Kanos stehen schon seit langer Zeit in besonders engen Beziehungen zur Stadt. Sie bot der Landbevölkerung einen großen Markt zum Absatz der eigenen und zum Einkauf fremder Produkte; der Dünger aus der Stadt ermöglichte eine intensive Landwirtschaft, so daß ihre Lebensmittelversorgung gesichert war; und nicht zuletzt gewährte die Stadtmauer der Bevölkerung des Umlandes bei den häufigen räuberischen Überfällen der Nachbarstaaten Schutz und bewahrte die bewegliche Habe vor der Plünderung.

Diese letzte Funktion Kanos als Zufluchtsort für sein Umland entfällt heute dank der Befriedung des Landes. Die Landwirtschaft hat die bei den angewandten Techniken mögliche, größte Intensität erreicht. Im Winter und Frühjahr werden mit wöchentlich 13 000 Esellasten große Mengen Dünger auf das Land geschafft[329]). Gleichzeitig geht die Landbevölkerung in der Periode geringen Arbeitsanfalls verschiedenen Nebenbeschäftigungen nach: Neben dem auch sonst im Haussaland verbreiteten Heimgewerbe liefern sie vor allem Brennholz nach Kano, das im allgemeinen höchstens aus einem Umkreis von 16 km um die Stadt mit Eseln antransportiert wird[330]). Ein Wegenetz, das in einer Entfernung von 10 km außerhalb Kanos nur selten mehr als 1 km Abstand zwischen den einzelnen, sich verästelnden Wegen läßt, dient dem Eselverkehr[331]). Vor allem morgens strömen von allen Seiten Lastesel nach Kano hinein, die die Stadt nachmittags oder abends wieder verlassen (s. Abb. 15)[332]). Der Austausch von Brennholz und Dung stellt nach *Mortimore* die engste Beziehung zwischen Kano und seinem Umland dar[333]).

Die Bevölkerung der stadtnahen Dörfer und Weiler besucht häufig Kano. Von 37 befragten Männern im 10 km von dem City- und Sabon Gari-Markt entfernten Ungogo suchten die Stadt mit der folgenden Häufigkeit auf[334]):

täglich	4 Männer	3 Pendler, 1 Eseltreiber
jeden 2. Tag	5 „	zum Einkauf und Verkauf
jeden 3.—4. Tag	3 „	
jeden 7. Tag	22 „	
unregelmäßig	2 „	
niemals	1 Mann	

[328]) Barth, Bd. 2, S. 98.
[329]) Mortimore, 1967, S. 685.
[330]) Mortimore, 1967, S. 685.
[331]) Siehe Karte 2.
[332]) Mortimore u. Wilson, S. 95.
[333]) Mortimore, 1967, S. 685.
[334]) Mortimore u. Wilson, S. 93.

Es dominiert der wöchentliche Besuch der Stadt zum Einkauf und Verkauf, so daß sich in Ungogo auch nur ein unbedeutender Markt entwickeln konnte.

Das Pendlerwesen nimmt im Umland Kanos — wie auch in den übrigen Städten Nordnigerias — nur einen sehr geringen Umfang an, da die Wege zum Arbeitsort allgemein zu Fuß zurückgelegt werden müssen. Lediglich in Dörfern, die die Stadtgrenze unmittelbar berühren, treten bis zu 30 % Pendler auf[335]).

Das fehlende Pendlerwesen führt zusammen mit der kompakten Bebauung Kanos zu der sehr scharfen Trennung zwischen Stadt und Land. Das Problem der Abgrenzung beider voneinander, das bei der in Europa verbreiteten Siedlungsweise zu ständig neuen wissenschaftlichen Diskussionen Anlaß gibt, tritt hier nicht auf. Die Grenze des unmittelbaren Umlandes von Kano liegt im Kano-Emirat dort, von wo aus es nicht mehr möglich ist, die Stadt an einem Tag zu Fuß oder mit dem Esel zu erreichen und wieder zu verlassen, also in einem Abstand von etwa 16 km[336]).

4. Kano als Zentrum des Verbrauchs

Vor der Ankunft der Briten in Kano war das Kano-Emirat, was die Versorgung mit Lebensmitteln betrifft, eine autarke Wirtschaftseinheit. Schon die hohen Transportkosten verhinderten einen Austausch von Getreide, dem Grundnahrungsmittel, über längere Strecken hin, so daß Mißernten oder Verluste der Ernte in einem Emirat durch Raubzüge von Nachbarstaaten zu Hungersnöten führten[337]). Die Stadt war auch damals schon von Lebensmittellieferungen aus dem Umland abhängig, obwohl innerhalb der Stadtmauer eine relativ große Fläche ständig bebaut wurde.

Die Bevölkerung auf dem Lande versorgt sich heute trotz des ausgedehnten Anbaus von Erdnüssen selbst. Hirse (Millet und Guinea-Corn), das wichtigste Getreide, wird aus der westlichen und südlichen Kano-Provinz in die Stadt verkauft[338]). Jedoch werden wechselnde Mengen davon auch aus den benachbarten Provinzen nach Kano geschafft[339]). Dieser Handel reicht teilweise über viele 100 km weit; seine Wege sind allerdings wegen der Einschaltung zahlreicher Mittelsmänner nur schwer zu erforschen. Zum Ausgleich der alljährlich im Frühjahr und Sommer auftretenden Preissteigerungen hat die N. A. von Kano eine Getreidereserve angelegt.

Reis und Mais stammen aus den westlichen und südlichen Distrikten und den benachbarten Provinzen[340]); Bohnen kommen aus den Distrikten um Kano. Insgesamt trägt jedoch der Osten der Provinz Kano mit seinen relativ leich-

---

[335]) Norman, D. W.: Land and Labour in Three Zaria Villages. In: Samaru Agricultural Newsletter, 9., 1967, S. 28 ff. Mortimore u. Wilson, S. 91 ff.

[336]) Mortimore, 1967, S. 685.

[337]) Palmer, S. 82, 90.

[338]) Trevallion, S. 16, 17.

[339]) Movement of Local Foodstuffs, 1958; Mc Donell, S. 367; Mortimore, 1967, S. 685; mündliche Mitteilung von *E. H. Gilbert,* Stanford. Siehe Abb. 12.

[340]) Trevallion, S. 16, 17.

ten Böden außerordentlich wenig zur Versorgung mit Grundnahrungsmitteln bei[341]). Yams und Kassava, die vorwiegend, aber nicht ausschließlich von den Südnigerianern verwendet werden, müssen aus dem mittleren und südlichen Nordnigeria nach Kano transportiert werden.

Die Fulbe versorgen die Bevölkerung mit Milch und Milchprodukten. Die Masse der Bevölkerung genießt — oft nicht täglich — nur kleine Mengen meist minderwertigen Fleisches oder Fisch. Das Vieh stammt größtenteils aus der Kano-Provinz. Das Schlachten der Großtiere besorgt — zentral für ganz Kano — der neu errichtete Schlachthof. Das Fleisch nordnigerianischer Rinder gilt wegen der saisonal trockenen Weide als etwas zäh, weshalb das *Central-Hotel* sein Rindfleisch aus Neuseeland bezieht.

Gemüse und Gewürze werden in den bewässerbaren Niederungen der Umgebung angebaut; aber auch Haussas aus dem Umland, die in der Trockenzeit Bewässerungskulturen an den Flüssen der Feuchtsavanne, wie etwa in der Gombe-Division und bei Zaria, betreiben, liefern einen Teil ihrer Ernte bis zu 500 km weit nach Kano[342]). Obst, das meistens wenig vitaminreich ist, muß ebenso wie die Kola-Nüsse aus dem Süden Nigerias eingeführt werden.

Die Konsumgüter stammen teils aus dem Import, teils werden sie schon in Nigeria hergestellt oder montiert. Montagewerkstätten haben fast ausschließlich ihren Standort in Lagos. Weitere Industriebetriebe haben sich in fast allen größeren Städten angesiedelt und versorgen teilweise das ganze Land. Die Rohstoffe für die Verbrauchsgüter der Industrie in Kano stammen zum größeren Teil aus Übersee; doch verwendet z. B. die Süßwarenindustrie Zuckerrohr, das neuerdings in größerem Umfang im mittleren und südlichen Nordnigeria angebaut wird. Die Reifenrunderneuerungsfabrik bezieht Gummi aus Südnigeria, ebenso die Möbelfabriken das nötige Holz.

Die Energieversorgung Kanos basiert auf Erdöl, das seit etwa 15 Jahren begonnen hat, die Kohle aus Enugu abzulösen; 1965 begann in der Ostregion die erste Raffinerie mit ihrer Produktion[343]); im Verlauf des Bürgerkrieges wurde die Raffinerie jedoch zerstört. In Kürze wird die Elektrizität vom Kainji-Staudamm bezogen. Im Haushalt verwendet die Masse der Bevölkerung zum Kochen jedoch immer noch Holz aus der Umgebung, dessen Beschaffung zu niedrigen Preisen und in der erforderlichen Menge große Probleme hervorruft[344]).

5. Kanos Stellung im Netz der zentralen Orte Nordnigerias

Schon vor dem 20. Jhd. war Kano die einwohnerreichste Stadt des den größten Teil Nordnigerias umfassenden Fulbereiches. Nicht zu Unrecht bezeichnete

---

[341]) Trevallion, S. 17.
[342]) Miner, S. 126. Fricke, 1965, S. 247.
[343]) Schätzl, L.: Die Erdölwirtschaft in Nigeria. Eine wirtschschaftsgeographische Sektoranalyse. Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, 2., 1967, S. 89 ff.
[344]) Trevallion, S. 103.

Barth Kano als den berühmten Mittelpunkt des Handels im mittleren Sudan und als das afrikanische London[346]). Wegen seiner Größe und zugleich wegen seiner Lage in der Mitte des nördlichen Nordnigeria wurde es schon zehn Jahre nach der Eroberung durch die Briten Endpunkt der Eisenbahn nach Süden. Diese Bevorzugung Kanos sicherte die Vorrangstellung dieser Stadt gegenüber den anderen Zentren Nordnigerias, insbesondere gegenüber denen der Trockensavanne (s. Karte 13). Denn Ilorin im äußersten Süden Nordnigerias gehört als die zweitgrößte Stadt nicht nur einer anderen Klimazone, sondern auch einem anderen Kulturkreis an, nämlich dem der Yorubas.

Wie oben erwähnt, liegt Kanos heutige Bedeutung für die Bevölkerung der nordnigerianischen Trockensavanne in seinen Funktionen als Sammelpunkt der Exportprodukte, als Verteilerzentrum für Importwaren und als Industriestandort für die Versorgung Nordnigerias mit Verbrauchsgütern. Politisch spielte Kano lange eine untergeordnete Rolle, die seiner Bevölkerung und der des Umlandes nicht entsprach. Erst durch die Schaffung des *Kano State* im Jahre 1967 ist Kano wenigstens gegenüber den Städten Katsina, Zaria, Sokoto und Maiduguri gleichberechtigt. Religiös und kulturell spielt es keine besondere Rolle.

Zu einem ernsthaften Konkurrenten begann sich in jüngster Zeit Kaduna zu entwickeln[346]). Als Eisenbahnknotenpunkt, Garnisons- und Verwaltungshauptstadt der Nordregion nahm es nach seiner Gründung durch die Briten im Jahre 1912 einen stürmischen Aufschwung. Seine Lage in Nordnigeria und seine klimatischen Bedingungen sind Kano überlegen. Dank der Förderung der Regierung der Nordregion und ihres langjährigen Premierministers, *Sir Alhaji Ahmadu Bello,* der aus der Nähe von Sokoto stammte und dessen Familie keine Vorliebe für Kano empfand, siedelten sich auch mehrere große Industriebetriebe in Kaduna an. Nach der Auflösung der Nordregion entfällt jedoch Kadunas wichtigste Funktion. Es bleibt abzuwarten, wie die Verwaltungsbauten künftig genutzt werden. Mit Sicherheit wird sich seine bisherige Bevölkerungszunahme vermindern, zumal sein Umland im Gegensatz zu den Städten der Trockensavanne nur über eine sehr geringe Bevölkerungsdichte verfügt und Kaduna als zentraler Ort für sein Umland nur eine geringe Rolle spielt.

Katsina war bis zur Errichtung des Fulbereiches die bedeutendste Stadt des Haussalandes gewesen[347]). Sein hartnäckiger Widerstand gegen die Fulbe und später die häufigen Überfälle aus dem heutigen Niger ließen seine gegenüber Kano besseren klimatischen Bedingungen und vor allem seine günstigere Lage im Netz der Karawanenrouten nicht mehr zur Geltung kommen. Kano konnte die überregionalen Funktionen Katsinas übernehmen. Nach der *Pax Britannica* konnte zwar auch Katsina eine Bevölkerungszunahme verzeichnen; es hat jedoch lediglich als zentraler Ort und als Verwaltungshauptstadt seiner Provinz

---

[315]) Barth, Bd. 2, S. 107.

[316]) Owoyele, D.: Kaduna — Administrative Town. In: Nigeria Magazine, 71., 1961, S. 306 bis 320; Kaduna. A Survey and Plan of the Capital Territory for the Government of Northern Nigeria. London 1967.

[317]) Barth, Bd. 2, S. 91.

eine gewisse Bedeutung[348]). Wegen der Randlage in seiner Provinz haben sich Teile davon wirtschaftlich auf die Städte Kano und Zaria ausgerichtet. Innerhalb Nordnigerias tritt die Randlage Katsinas noch mehr in Erscheinung, und es verfügt weder über moderne Industrie noch über sonstige Einrichtungen mit überregionaler Bedeutung.

Auch Sokoto blieb wegen seiner Randlage und der fehlenden Eisenbahnverbindung hinter der Entwicklung Kanos zurück. Es ist zentraler Ort und Verwaltungshauptstadt für seine Provinz; auf den Kalkvorkommen basierend, konnte eine Zementfabrik zur Versorgung eines großen Teiles der Nordregion errichtet werden. Sonst genießt es lediglich als religiöses Zentrum der Mohammedaner in Nordnigeria eine gewisse Bedeutung, die sich u. a. in Pilgerfahrten äußert.

Das früher wenig bedeutende Gusau konnte sich durch die hier nach Kaura Namoda vorbeiführende Eisenbahn zu einer Stadt mit 69 200 Einwohnern (1963) entwickeln. Es spielt für den Südosten der Sokoto-Provinz die Rolle eines zentralen Ortes und verfügt über vier Fabriken zur Bearbeitung von Exportprodukten sowie über eine Textilfabrik.

Zaria besitzt verkehrs- und lagemäßig günstigere Wachstumsbedingungen als Kano. Wirtschaftlich stand es zu sehr im Schatten von Kano, das mit seinem ausgedehnten und dichtbesiedelten Einzugsbereich die modernen Handels- und Industriebetriebe an sich zog. Denn im Umland Zarias beginnt sich schon die geringe Bevölkerungsdichte des *Middle Belt* bemerkbar zu machen. Zehn Industriebetriebe und die Universität in dem nahen Samaru bilden die bedeutendsten überregionalen Funktionen Zarias.

Jos steht als wichtigste Stadt des Jos-Plateaus kaum noch in einem Konkurrenzverhältnis zu Kano. Es ist das Zentrum des Zinnbergbaus, ein Industriestandort von etwa derselben Bedeutung wie Zaria und nicht zuletzt der wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt der noch häufig animistischen Bewohner des Jos-Plateaus.

Maiduguri ist die Hauptstadt der Bornu-Provinz und Zentrum eines weiten, allerdings weniger dicht besiedelten Umlandes. Sein Wachstum wurde lange durch den langen Transportweg der dort erzeugten Güter über Kano an die Küste behindert. Die neue Eisenbahnverbindung seit 1965 dürfte seine Stellung erheblich stärken. Bisher haben sich erst fünf Industriebetriebe in Maiduguri niedergelassen.

Unter den erwähnten Städten bestehen starke Abhängigkeiten von Kano vor allem bei Katsina, in geringem Umfang bei Gusau, Sokoto, Zaria und Maiduguri. Die kleineren Städte Gumel und Hadejia sowie in etwas geringerem Maß Azare und Nguru stehen stark im Schatten von Kano, so daß sie bisher keine bedeutende wirtschaftliche Entwicklung aufwiesen. Sie stellen kleine zentrale Orte für ihr Umland dar, dessen Bewohner nicht allzu häufig die Fahrt nach Kano antreten können.

Insgesamt profitiert Kano von seiner Mittellage in der dichtbesiedelten nordnigerianischen Trockensavanne, von dem besonders volkreichen Umland

---

[348]) Grove, A. T.: Land and Population in Katsina Province. Kaduna 1952, S. 2 ff.

mit dem Anbau von Exportprodukten, von den guten Verkehrsverbindungen und nicht zuletzt aber auch von seiner Ausgangslage als größter Stadt Nordnigerias bei der Ankunft der Briten. Die beinahe zwangsläufige Ansiedlung der europäischen Handelshäuser führte zu einer Stärkung der Wirtschaft; dem Handel folgten Banken und schließlich die Industrie. Durch sein Großhotel, den internationalen Flughafen, die relativ große Anzahl von Libanesen und die beiden sehr bedeutenden Märkte hebt es sich deutlich von den übrigen großen Städten Nordnigerias ab. Damit scheint Kano auch für die Zukunft ein Vorsprung vor den anderen Städten Nordnigerias sicher zu sein.

IX. ZUSAMMENFASSUNG: KANO UND SEINE ENTWICKLUNGSAUSSICHTEN

1. Die Wandlungen Kanos

a. Das Kano BARTHS

Als *Barth* den Sudan bereiste, lag das Haussaland zwar am Rande des arabischen Lebenskreises, war aber kulturell und durch den Handel fest mit ihm verbunden. Die Sudanzone Afrikas war fast vollständig islamisiert; dagegen setzte die Feuchtsavanne, besonders aber der tropische Regenwald dem weiteren Vordringen ein Hindernis entgegen. Die einzigen Landverkehrsmittel dieser Kultur, die Reit- und Lasttiere, konnten wegen verschiedener Krankheiten in diesen Gebieten nur eine kurze Zeit überleben. Die Trockensavanne war hinsichtlich der Morphologie und Vegetation außerordentlich verkehrsfreundlich. Auf dieses West-Ost verlaufende Verkehrsband trafen von Norden her mehrere Karawanenrouten; an dem Ende einer solchen Route lag Kano inmitten eines dicht besiedelten, für Ackerbau und Viehzucht gut geeigneten Emirates. Politisch gehörte es seit 1807 zum Fulbereich mit dem Sultanat in Sokoto; historisch und kulturlandschaftlich war es mit seinem Umland ein Teil des Haussalandes. Das Leben der Bevölkerung, die Wirtschafts- und Sozialstruktur waren geprägt von dem nach *Bobek*[349]) jeden Fortschritt hemmenden Rentenkapitalismus. Rund die Hälfte der Bevölkerung setzte sich aus Sklaven zusammen. Die Sklaverei gefährdete vor allem die animistischen Völker im Süden. Die zahlreichen Raubzüge aller Feudalherren machten auch das Umland Kanos unsicher, so daß außerhalb der befestigten Städte und der größeren, mit einer Lehmmauer umgebenen Dörfer nur wenige kleinere Siedlungen im Lande anzutreffen waren. Dieses Sicherheitsstreben führte zu einer Aufblähung der Städte, denen keine entsprechende ländliche Wohnbevölkerung gegenüberstand, obwohl das gesamte Wirtschaftsleben vom Feldbau bestimmt war. Unter den gegebenen Lebensbedingungen und bei dem damaligen Stand der landwirtschaftlichen Technik erreichte das Haussaland bereits eine optimale Bevölkerungsdichte, die wegen der entwicklungsfeindlichen Feudalherrschaft nur stagnieren konnte.

---

[349]) Bobek, H.: Die Hauptstufen der Gesellschafts- und Wirtschaftsentfaltung in geographischer Sicht. In: Die Erde, 90., 1959, S. 279.

Wirtschaftlich gesehen war das Kano-Emirat autark, obwohl es regen Handel betrieb. Textil- und Lederwaren wurden ausgeführt, während Luxusgüter, Industrieprodukte und Waffen eingeführt wurden. Wegen des relativ teuren Transportes mit Lasttieren verursachten schlechte Ernten Hungersnöte. Die Stadt kann mit ihren 40 000 bis 55 000 ständigen Einwohnern und etwa 10 000 zusätzlichen Bewohnern in der Trockenzeit in der damaligen Zeit als Großstadt angesprochen werden. Die Bevölkerung setzte sich zu zwei Dritteln aus Haussas zusammen, den Rest stellten Fulbe, Kanuri und kleinere Völker, u. a. auch Araber. So war schon das Kano des 19. Jhd. eine kosmopolitische Stadt; die einzelnen Bevölkerungsgruppen bevorzugten besondere Viertel als Wohn- und Arbeitsorte, die wegen der noch nicht sehr weit fortgeschrittenen Arbeitsteilung im wesentlichen miteinander identisch waren. Zentrum für die Bewohner aller Viertel bildete der traditionsreiche Markt in der Mitte des bebauten Gebietes; er war der gesellschaftliche und wirtschaftliche Mittelpunkt Kanos und galt als der beste und billigste des Sudans. Die Bebauung der Stadt wirkte allerdings wenig großstädtisch. Die Großfamilie wohnte in einem von einer Mauer umgebenen Gehöft mit mehreren, selten zweistöckigen Hütten und Lehmhäusern. Handel, Handwerk und Landwirtschaft waren die wesentlichen Beschäftigungen der Bevölkerung.

b. Die Pax Britannica

Die Besetzung Nordnigerias durch die Briten erfolgte vor allem, um es nicht den Deutschen oder Franzosen in die Hände fallen zu lassen. Die Abschaffung des Sklavenhandels, die Übernahme der Kontrolle über die Verwaltung und die Herstellung eines allgemeinen Landfriedens waren die ersten bedeutsamen Maßnahmen der Briten. Da die Kräfte Großbritanniens vor allem in Indien, aber auch in den anderen Kolonien bereits gebunden waren, konnte es für die Verwaltung Nordnigerias nur wenige Beamte und geringe finanzielle Mittel erübrigen, zumal erwartet wurde, daß eine Kolonie ihre Investitionen aus eigenen Einnahmen finanzierte. Dieser Mangel an Geld und Fachkräften sowie grundsätzliche Erwägungen führen zur Einführung der Indirect Rule, bei der die Briten sich über die bestehende Verwaltung durch die Fulbe lediglich ein Recht auf Kontrolle und Beratung vorbehielten. Damit wählten die Briten den Weg des geringsten Widerstandes; die feudale Struktur des Landes wurde unverändert beibehalten. Die *Pax Britannica* führte zu einer raschen Veränderung in der Siedlungsstruktur des Haussalandes. Die Landwirte verließen die Städte und befestigten Dörfer und siedelten unmittelbar auf ihrem Ackerland. Die Nähe zu den Feldern erschien ihnen wichtiger als ein kurzer Weg zum Markt.

In Kano ließen sich im Osten der Stadt die Verwaltungsbeamten und erste britische Handelshäuser nieder. Aber erst nach der Verlängerung der Eisenbahn von Lagos bis Kano im Jahre 1912 — die große Einwohnerzahl und die Mittellage der Stadt ließen Kano als Endpunkt dieser Linie geeignet erschei-

nen — begann die Stadt, sich stärker dem Westen zuzuwenden. Der Karawanenhandel mit Nordafrika kam schnell zum Erliegen; dagegen zeigte die rasche Zunahme des Anbaus von Erdnüssen, wie schnell sich die Haussas auf neue Kulturen umstellen können, wenn ihr Anbau Gewinn verspricht (s. Abb. 9). Vor allem Erdnüsse, aber auch Baumwolle, Häute und Felle wurden auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig.

Die wachsende wirtschaftliche Bedeutung Kanos führte eine zunehmende Zahl von Briten nach Kano, die in ihrem Gefolge weitere Fremde in die Stadt brachten. Neben anderen Europäern und Libanesen, die sich fast ausschließlich im Handel betätigten, wurden in Kano vor allem für Büroarbeiten, technische Berufe und als Hausangestellte Südnigerianer beschäftigt. Sie hatten sich bereits gewisse Fertigkeiten im Umgang mit der modernen Technik und den Europäern angeeignet; Missionsschulen hatten in ihrer Heimat schon vor der Jahrhundertwende ihre Tätigkeit aufgenommen. Demgegenüber bestanden im Haussaland nur die Koranschulen. Missionsschulen durften unter den Mohammedanern ihre Tätigkeit entsprechend einer Vereinbarung mit der Fulbedynastie nach der Besetzung Nordnigerias nicht aufnehmen; Regierungsschulen wurden erst spät und vorwiegend für die Söhne der Feudalherren eingerichtet. So unternahmen die Briten keine Anstrengungen, die Nordnigerianer mit der westlichen Zivilisation vertraut zu machen und sie zu integrieren. Die Briten genossen vielmehr die ehrfurchtsvolle Hochachtung, mit der die Nordnigerianer sie betrachteten und versuchten, diesen Zustand möglichst lange aufrecht zu erhalten[350]).

c. Stadtplanung

Diesem Zweck diente — neben hygienischen Gesichtspunkten — die Ansiedlung der Angehörigen der verschiedenen Völker in Kano: die neuen Stadtviertel für Europäer, Libanesen, Südnigerianer und zuziehende Nordnigerianer erhielten jeweils ein eigenes Wohngebiet zugewiesen, das durch eine 500 m breite, unbebaute Zone vom nächsten Wohngebiet und der City abgetrennt war (s. Karte 4). Auf diese Weise wurde die City vor einschneidenden Strukturveränderungen bewahrt. Wegen des Aufblühens der Township im Osten verlor die City beständig an Bedeutung, und bereits um 1930 übertraf der Handel in der Commercial Area den des historischen Marktes, der sich auf seine lokalen Funktionen beschränken mußte[351]).

Während sich Kano bis zu den sechziger Jahren zu einer ausgesprochen polyzentrischen Stadt entwickelte, wurde die City zu einem Wohngebiet degradiert. Sie erhielt zwar Wasser- und Elektrizitätsversorgung, doch ist nur ein geringer Teil der Häuser an die Versorgungsnetze angeschlossen. Einige Durchgangsstraßen sind asphaltiert; viele Häuser sind in der Trockenzeit mit dem Fahrrad nicht erreichbar. Wenig städtisch, aber günstig für die Bevölke-

---

[350]) F.A.O. Schwarz, S. 33.
[351]) Trevallion, S. 5.

rung ist die niedrige Raumbelegung, die Hitze abhaltende Lehmbauweise und die Tradition, daß jede Familie ein eigenes Haus besitzt; dabei hat sich die Bevölkerung der City auf 187 200 Einwohner (1963) vermehrt. Durch die Trennung des Wohnortes vom Arbeitsplatz in der modernen Wirtschaft geriet die City durch das fast völlige Fehlen moderner Arbeitsplätze gegenüber den übrigen Wohnvierteln besonders stark ins Hintertreffen; denn zu dem Bildungsrückstand der City-Bevölkerung kommt noch der weite Weg zu den Handels- und Industrieunternehmen in der Commercial und Industrial Area hinzu, der allgemein zu Fuß zurückgelegt werden muß, da sich ein Arbeiter kein Fahrrad leisten kann und keine preiswerten öffentlichen Verkehrsmittel nach festem Fahrplan verkehren.

Zentren des Großhandels sind vor allem die Commercial Area, in geringerem Umfang auch Sabon Gari. Die Besucher aus dem Umland Kanos tätigen ihre Einkäufe hauptsächlich auf dem Sabon Gari-Markt, in geringerem Umfang auch auf dem City-Markt und in der Township. Den Groß- und Einzelhandel in Textilien beherrschen die Libanesen in einem eng begrenzten Viertel. So hat sich das Schwergewicht des Handels von der City weg nach Osten verlagert. Die beiden Industriegebiete liegen noch weiter von der City entfernt; sie lassen sich nur über 2,5 bis 9 km weite Wege erreichen.

Den polyzentrischen Charakter Kanos, zugleich aber auch die Zusammensetzung der Bevölkerung aus mehreren Völkern spiegelt die Physiognomie der einzelnen Viertel wider. City, Fagge, Tudun Wada und der östliche Teil Gwagwarwas zeichnen sich als Wohnviertel der Nordnigerianer durch ihre Lehmbauten aus; Sabon Gari und der westliche Teil Gwagwarwas dient den Südnigerianern als Wohnsitz, deren überfüllte Häuser einfachen europäischen Arbeiterwohnhäusern gleichen. Die Europäer und Regierungsbeamten bewohnen Bungalows in ausgedehnten Gärten. Soweit trägt jedes Viertel — teilweise noch variiert durch die Bevölkerungsdichte und das Straßennetz — ein insgesamt jeweils sehr einheitliches Gepräge. Die Commercial Area dagegen ist gekennzeichnet durch das Nebeneinander von verfallenden Lagerschuppen, abbruchreifen Wohnhäusern, neueren Bungalows, kleinen Werkstätten, Vertretungen, neuen Kaufhäusern und modernen Verwaltungsgebäuden (s. Karte 7). Die fehlende Geschlossenheit der Commercial Area wird noch unterstrichen durch Baulücken, allgemein ein- bis zweistöckige Bebauung und mehrere Schienenstränge, die das gesamte Geschäftsviertel durchziehen, um den Lagerhäusern von ihrer Rückseite her günstigen Eisenbahnanschluß zu gewähren. Die größtenteils rein funktionalen, häßlichen Bauten zeigen, wie sehr bei den Europäern kurzfristiges Gewinnstreben vorherrschte und wie wenig sie sich als Einwohner Kanos fühlten. Von einer eigentlichen Viertelsbildung in der Commercial Area kann nicht gesprochen werden. Durch die Weitläufigkeit und geringe Konzentration macht die Commercial Area mehr den Eindruck eines gewerblichen Vorstadtviertels in Mitteleuropa als den eines Zentrums einer Stadt mit über 300 000 Einwohnern.

Trotz hoher Bevölkerungsdichte lassen sich in keinem Viertel Kanos Slums beobachten. Die Bindungen zur Großfamilie sind auch bei den schon mehr verwestlichten Südnigerianern noch zu eng. Hierin besteht einer der Unterschiede

zu der Entwicklung der Städte in anderen alten Kulturländern, vor allem aber auch zu den westafrikanischen Küstenstädten[352]).

d. Die Funktionen

So stark wie sich die Struktur Kanos seit dem 19. Jhd. bis zum Beginn der sechziger Jahre gewandelt hat, haben sich auch seine Funktionen geändert. Den geringsten Wandel zeigen noch die Beziehungen zwischen Kano und seinem unmittelbaren Umland. Die Bauern bringen noch immer Lebensmittel und Brennholz mit Eseln in die Stadt, um ihre Einkäufe dort zu tätigen oder Dung auf ihre Felder zu transportieren. Pendler fehlen fast vollständig.

Für das Kano-Emirat, die nigerianische Trockensavanne und in geringem Umfang auch für die Republiken Niger und Tschad erfüllt Kano eine Reihe neuer Funktionen. Auf den ersten Blick scheint Kano sehr weit am Nordrand der Bundesrepublik Nigeria zu liegen; doch zeigt eine Bevölkerungsdichtekarte, daß die Stadt im Zentrum der dichtbesiedelten Trockensavanne liegt. Einerseits ist Kano der Sammelpunkt, Lagerplatz und Versandort für die Exportprodukte seines Umlandes, vor allem Erdnüsse, aber auch Häute, Felle und Baumwolle. Andererseits dienen die meisten der zahlreichen Lagerhäuser Kanos der Versorgung der Stadt und des weiten Versorgungsbereiches mit Importwaren. Die Bevölkerung des Emirates kommt zum großen Teil noch selbst zum Einkauf auf den Sabon Gari-Markt, täglich etwa 10 000 Personen. Deshalb besitzen die Kleinstädte in der Umgebung Kanos nur bescheidene Märkte. Das fernere Umland wird vorwiegend über Händler versorgt.

Eine Neuerung stellt die Ansiedlung von Industrie in Kano dar. Im Zuge der Arbeitsteilung werden in Mittel- und Großbetrieben vorwiegend Konsumgüter für die Versorgung der Bevölkerung der nigerianischen Trockensavanne hergestellt. Die zu Beginn der fünfziger Jahre wichtige Bearbeitung von Exportprodukten ist zwar nicht absolut, aber relativ stark zurückgegangen. Insgesamt hat sich der Einzugsbereich seit dem 19. Jhd. bedeutend erweitert. Gleichzeitig reicht die Lebensmittelerzeugung der Provinz Kano nicht mehr aus, Provinz und Stadt vollständig zu versorgen.

Jedoch ist bezeichnend für die überragende Rolle der Landwirtschaft in Nordnigeria, daß der Umfang des Verkehrs und des Geschäftslebens in Kano und seinem Umland starken saisonalen Schwankungen unterworfen ist (siehe Abb. 9): nach der Ernte im Herbst blüht das Wirtschaftsleben regelmäßig stark auf.

e. Die Bevölkerung

Die Bevölkerung Kanos, seines näheren Umlandes, aber auch die der gesamten Kano-Provinz hat sich seit dem 19. Jhd. beachtlich vermehrt. Die Einwoh-

---

[352]) Marris, P.: Family and Social Change in an African City — a Study of Rehousing in Lagos. London 1961, S. 12 ff; Karmon, Y.: Accra-Tema: das Werden einer afrikanischen Großstadt. In: Erdkunde, 21., 1967. S. 33—48; Bude, U.: Ansätze zu einer wirtschaftsgeographischen Monographie der Stadt Accra. Wirtschaftswissenschaftliche Diplomarbeit an der Freien Universität Berlin, Berlin 1967.

nerzahl verachtfachte sich von 1911 bis 1963. Im Umkreis von ungefähr 50 km dürfte sich die Bevölkerung in der gleichen Periode etwa verfünffacht haben. Heute vermehrt sich die Bevölkerung des Umlandes nur noch um den natürlichen Zuwachs, ein Hinweis darauf, daß die Grenze der Tragfähigkeit dieses Raumes mit 250 Einwohnern pro qkm unter den heutigen strukturellen Bedingungen erreicht ist. Stärkere Bevölkerungszunahmen weisen jetzt nur die nordöstlichen Distrikte der Kano-Provinz auf[353]). Die Bevölkerung der Provinz verdreifachte sich von 1911 bis 1963. Die jährliche Bevölkerungszunahme liegt in der Kano-Provinz bei 3,5 %. Noch bestehen für den Feldbau Ausdehnungsmöglichkeiten auf Kosten des Weidelandes, besonders, wenn das Land verkehrsmäßig weiter erschlossen wird.

Im Jahre 1966 erfuhr die Bevölkerungsstruktur Kanos eine überraschende und tiefgreifende Veränderung. Während des Pogroms wurden zahlreiche der 30 000 Ibos getötet und der Hauptteil aus der Stadt vertrieben. Im Gegensatz zu den früheren Fremden in Kano sahen sie sich jedoch unter dem Schutz der Briten nicht gezwungen, mit den Haussas und Fulbe eine Verständigung zu suchen und sich ihnen anzupassen. Die Separierung der Südnigerianer von den Vierteln der Nordnigerianer durch die Kolonialmacht behinderte zusätzlich jede Integration. So fühlten sich die Ibos zum größten Teil nicht als Bürger, sondern betrachteten die Stadt nur als günstigen Ort, ein Vermögen anzusammeln, um dieses früher oder später in ihre Heimat zu transferieren.

Diese „Fehler" der Briten, zu geringe Anstrengungen auf dem Sektor der Bildung und der Versuch, die Nordnigerianer von westlichen Ideen möglichst freizuhalten, müssen aus der Zeit verstanden werden. Noch in den vierziger Jahren dachte kaum eine Macht daran, daß ihre afrikanischen Kolonien in wenigen Jahrzehnten die Selbständigkeit erlangen könnten. Deshalb hielt es niemand für nötig, den Unterschieden und Gegensätzen der Völker nachzugehen und eine Angleichung zu versuchen. Nach dem Abzug der Schutzmacht traten die Gegensätze wieder offen zutage, und nach großen innenpolitischen Umwälzungen äußerten sie sich in dem Pogrom, das die Haussas als den „Tag des Erwachens" bezeichnen und dessen Ereignisse und Folgen sie nicht bereuen.

Der Schaden für die Entwicklung Kanos und seines Umlandes ist beträchtlich. Die Versorgungschwierigkeiten und große Betriebseinschränkungen im Großhandel, bei den Banken, der Eisenbahn und den Industrieunternehmen wurden vorübergehend durch den Einsatz von Europäern, später durch die Übernahme dieser Stellen durch Haussas und Bewohner des südlichen Nordnigeria ausgeglichen. Es fehlt noch heute das einheimische, die Wirtschaft vorantreibende Element, so daß das Haussaland wieder vollständig in die frühere Stagnation des Rentenkapitalismus zurückzufallen droht, der allerdings nicht überwunden war. Die Industrie z. B. befindet sich fast vollständig in ausländischen Händen, und der Kapitalverkehr ist wegen traditioneller Vorurteile noch sehr unterentwickelt. Falls die bisherige *Northernisation*-Politik, bei deren Durchführung zahlreiche einflußreiche Stellungen in Kano mit Bewohnern

[353]) Mc Donell, S. 364, Fig. 4.

des *Middle Belt* besetzt wurden, nach der Auflösung der Nordregion und der Gründung von sechs Staaten in Nordnigeria in eine Politik der Begünstigung von Personen aus dem Kano State umschlagen sollte, dürfte sich in Kano die Stagnation wegen des geringen Bildungsniveaus seiner Bevölkerung durchsetzen.

2. Die Entwicklungsaussichten Kanos

a. Die Bevölkerungszunahme

Am weiteren Wachstum Kanos besteht kein Zweifel. Die Einwohner der Stadt dürften mindestens so schnell zunehmen wie die nordnigerianische Bevölkerung. Jedoch wird sich das Wachstum der Bevölkerung der Stadt bei steigendem Prokopfeinkommen in Nordnigeria beschleunigen, da dann der Handel und die Industrie Kanos weiter belebt werden. Sollte die Wirtschaft Kanos und Nordnigerias stagnieren, ist höchstens mit einer geringen Abnahme der heutigen Wachstumsrate der Bevölkerung Nordnigerias zu rechnen (3,5—3,8 %); denn Kinderreichtum wird unter anderem als Altersversorgung aufgefaßt. Es könnte lediglich bei wirtschaftlicher Stagnation die Seuchenprophylaxe und die medizinische Versorgung vernachlässigt werden. Somit muß mindestens mit einer etwa gleichbleibenden Rate von 3,5 % gerechnet werden, bei der sich die Bevölkerung in 20 Jahren verdoppelt. Dieses Bevölkerungswachstum ist heute noch unbedenklich, da in Nordnigeria ausreichend Raum für eine ackerbauliche Nutzung zur Verfügung steht, der nur durch eine extensive Viehwirtschaft genutzt wird. Eine planvolle Erschließung — verbunden mit Seuchenprophylaxe — kann die Tragfähigkeit Nordnigerias noch beträchtlich erhöhen. Lediglich im Umland von Kano ist die Grenze der Tragfähigkeit erreicht, so daß sich hier die Notwendigkeit einer Geburtenbeschränkung abzeichnet, für die sowohl die materiellen als auch die bildungsmäßigen Voraussetzungen noch fehlen. *Trevallions* Schätzung der Bevölkerungsentwicklung liegt zwar wegen der aufgezählten Mängel erheblich zu hoch; doch ist dies nur ein gradueller Unterschied, da die Bevölkerung Kanos bei einem geschätzten jährlichen Wachstum von mindestens 4 % statt im Jahre 1984 nach *Trevallion* nun im Jahre 1998 die Millionengrenze überschreiten wird.

b. Die Ausdehnungsmöglichkeiten Kanos

Da die Wirtschaft in großen Städten ohnehin zur Selbstverstärkung neigt, sind die Aussichten gering, daß Kano in seinen Funktionen von benachbarten Städten entlastet wird, zumal auch die besondere Förderung Kadunas aufgehört hat. Die weiteren Siedlungsmöglichkeiten Kanos in seinen heutigen Grenzen sind jedoch begrenzt. Sicherlich ist in Kürze damit zu rechnen, daß die leerstehenden Häuser der Sabon Gari wieder von Süd- oder Nordnigerianern bezogen werden. Gwagwarwa bietet nur noch geringe Ausdehnungsmöglich-

keiten für die Errichtung von Einfamilienhäusern. Jedoch für die Ansiedlung von Nordnigerianern bietet in Kano bei den heutigen Verwaltungsgrenzen lediglich die City ausreichend Raum. Die dort noch unbesiedelten Gebiete liegen aber außerordentlich ungünstig zu den Arbeitsplätzen in den Betrieben der Commercial und Industrial Area; zudem sind diese Gebiete der City zu weit von der zentralen Einkaufsstätte der City-Bevölkerung, dem City-Markt, entfernt (s. Karte 4).

Trevallion schlägt vor, wenigstens einen Teil der nach Kano zuziehenden Nordnigerianer in Vororten, wie Ungogo und Kumbotso, unterzubringen[354]). Er überträgt damit das Beispiel der ausufernden europäischen Städte auf Nordnigeria, eine Verallgemeinerung, die unzulässig ist. Die Masseneinkommen in Kano sind noch zu niedrig, um die Einführung subventionsfreier Nahverkehrsmittel zu gestatten; auch Fahrräder sind für die Masse der Bevölkerung noch unerschwinglich. Der Zwang, Arbeitsplätze, Wohnung und Markt nicht in unzumutbare, zu Fuß nicht mehr zurückzulegende Entfernung auseinanderzurücken, erfordert eine besondere Lösung für Kano. Die Stadt muß möglichst kompakt bleiben[355]), ohne daß sich die Wohndichte der City, Sabon Garis und Fagges erhöht. Die früheren Schutzstreifen zwischen den einzelnen Stadtvierteln haben teilweise schon Verwendung für zentrale Einrichtungen gefunden und sollten für weitere freigehalten werden. So bietet sich an, Kano nach Süden hin auszubauen. Die wenigen dort errichteten öffentlichen Gebäude und Einrichtungen bedecken nur einen geringen Teil der jeweiligen Grundstücke, so daß deren Aussiedlung oder Integration in die Stadterweiterung problemlos ist. Von größter Wichtigkeit ist aber, daß dicht am südwestlichen oder südlichen Rand der City ein Industriegebiet erschlossen wird, damit die City reaktiviert wird und die Haussas wenigstens in ihrer größten Stadt mit der modernen Technik und Zivilisation in enge Berührung kommen. Denn — wie auch in den anderen weniger entwickelten Gesellschaften — müssen von der Stadt aus die neuen Impulse zur Entwicklung des flachen Landes kommen[356]). Dieses neue Industriegebiet muß ohne Rücksicht auf bestehende Verwaltungsgrenzen und die Stadtmauer angelegt werden. Die Mauer befindet sich ohnehin im Stadium der Umwandlung in einen Lehmwall; von ihr kann vielleicht im Westen, wo sie noch am besten erhalten ist, ein Teilstück erhalten bleiben; im übrigen sollte sie künftig als Grenze ignoriert werden. Das neue Industriegebiet sollte der Bevölkerung der City und des neuen Wohngebietes leicht erreichbare Arbeitsplätze geben.

Als Einzelhandelszentrum und als gesellschaftlicher Mittelpunkt für das südliche Kano sollte zwischen dem *Motor Park* und dem südlichen Rand der City ein neuer großer Markt errichtet werden. Es benötigt keine künstliche Belebung durch Theater und Gemeinschaftshäuser, wie es *Trevallion* analog

---

354) Trevallion, S. 61.

355) Church, R.J.H.: Urban Problems and Economic Development in West Africa. In: The Journal of Modern African Studies, 1967, S. 520.

356) Ronneberger, F.: Die Großstadt als Faktor des Strukturwandels im Industrie-Zeitalter. Manuskript ohne Ort und Jahr, S. 3; Epstein, A. L.: Urbanization and Social Change in Africa. In: Current Anthropology, 8., 1967, S. 282.

zu den Bestrebungen in europäischen Städten vorschlägt[357]). Ein einheitliches gesellschaftliches Zentrum ist bei der Einwohnerzahl Kanos nicht mehr möglich und auch überflüssig, solange die übrigen Zentren vollständig ihre Funktionen erfüllen.

[357]) Trevallion, B. A. W., S. 78.

X. KANO ALS TYP DER AFRIKANISCHEN STADT

Bisher ist es noch nicht gelungen, eine Typologie für die afrikanischen Städte aufzustellen, die ihrer jeweiligen historischen Entwicklung und Struktur in jedem Fall gerecht wurde[358]). Kennzeichnend für die afrikanischen Städte ist vielmehr ihre Ungleichheit und fehlende Uniformität[359]), so daß es sinnvoll erscheint, hier lediglich einige der wichtigsten Merkmale Kanos mit den Verhältnissen in anderen afrikanischen Städten zu vergleichen und nicht zu versuchen, Kano in eine der Typologien einzuordnen.

Regional lassen sich die afrikanischen Städte grob in nordafrikanische, sudanische, südafrikanische und Städte des tropischen Regenwaldes gliedern[360]). In jedem Gebiet schaffen die physisch-geographischen Verhältnisse unterschiedliche Voraussetzungen für die Stadtentwicklung. Für die Städte des Sudans sind im allgemeinen die Binnenlage, die offene, für den Verkehr gut geeignete Landschaft und die Möglichkeit, Viehzucht zu betreiben, charakteristisch. Damit steht Kano als typischer Vertreter der sudanischen Stadt in scharfem Kontrast zu den Städten des tropischen Regenwaldes, zu denen die südnigerianischen Städte gehören. Der tropische Regenwald erschwert eine flächenhafte Durchdringung, gestattet nur in geringem Umfang Viehzucht und verteuert die verkehrsmäßige Erschließung.

1. Die Stadtentwicklung

In einigen Gebieten des südsaharischen Afrikas reicht die Gründung der heutigen Städte bis weit in die Vergangenheit zurück. Bei vielen Völkern waren städtische Siedlungen jedoch unbekannt[361]). So sind die afrikanischen Städte allgemein jung und eine Folge der Kolonialherrschaft[362]). Nur relativ wenigen alten Städten gelang es, sich den neuen Bedingungen anzupassen —

---

[358]) Breese, G.: Urbanization in Newly Developing Countries. Englewood Cliffs. N.J., 1966, S. 51.

[359]) Kuper, H.: Introduction. In: Urbanization and Migration in West Africa, Ed. Hilda Kuper, Berkeley u. Los Angeles 1965, S. 4; Epstein, S. 284; Mabogunje, 1968, S. 25.

[360]) Die nordafrikanischen Städte bleiben im folgenden unberücksichtigt; hier interessieren die südsaharischen, „schwarzafrikanischen" Städte.

[361]) Bascom, W. R.: Urbanism as a Traditional African Pattern. In: The Sociological Review, N.S. 7., 1959, S. 29.

[362]) Epstein, S. 276.

wie den Yorubastädten und einigen Städten des Sudans[363]). Besonders bei den sudanischen Städten war ein tiefgreifender Wandel nötig; sie mußten ihren Verkehr umorientieren und sich eine starke Umformung durch die Kolonialmächte gefallen lassen. Kano ist heute die größte Stadt des inneren Sudans und das Musterbeispiel für die Umgestaltung einer alten, nach Nordafrika orientierten zu einer bedeutenden sudanischen Stadt, die zur westafrikanischen Küste ausgerichtet ist.

Kaum ein Autor, der sich mit der Verstädterung Afrikas befaßt, versäumt es, auf das rapide Wachstum der Städte — besonders seit den fünfziger Jahren — hinzuweisen[364]). Die Bevölkerungsentwicklung Kanos folgt diesem Trend, dem sich kaum eine Stadt in Afrika entziehen konnte. Fast ausnahmslos liegt die Bevölkerungszunahme der Städte über der der jeweiligen Staaten.

Weniger einheitlich wird die Mobilität, Altersstruktur und das Geschlechterverhältnis der Bevölkerung in den einzelnen afrikanischen Städten beurteilt. Auf der einen Seite haben die Yorubastädte nahezu die gleiche Bevölkerungsstruktur wie die Dörfer der Umgebung und keine auffallende Mobilität[365]). Auf der anderen Seite wird von starker Mobilität gesprochen. Teilweise finden saisonale Wanderungen in die Städte statt, teilweise wandern die Jugendlichen in die Städte ab, um unter Umständen nach einigen Jahren oder im Alter wieder in das heimatliche Dorf zurückzukehren, wenn sie in der Stadt nicht Fuß fassen[366]). Die vorübergehende oder auch endgültige Zuwanderung jugendlicher Arbeitskräfte führte zu einer Verschiebung der Altersspyramide. In den Städten sind häufig die Jahrgänge zwischen 20—40 Jahren überdurchschnittlich vertreten[367]). Da meist besonders die jungen Männer in die Städte wandern, überwiegen in vielen Städten die Männer spürbar[368]). Nach einer starken Wachstumsphase der Städte nähert sich das Geschlechterverhältnis später einem mehr ausgeglichenen Verhältnis[369]). In Kano herrschte 1952 ein leichter Männerüberschuß, wenn man den Ergebnissen der Volkszählung trauen darf. In der City bestand sogar ein leichter Frauenüberschuß, dagegen in Sabon Gari und der Township ein stärkerer (60 : 40) und in Tudun Wada und Fagge ein geringer Männerüberschuß. Die Angaben über die Altersgruppen sind zu unzuverlässig, als daß sie hier als Beweis verwendet werden könnten. Sie bestätigen jedoch mit einer ausgewogenen Bevölkerungspyramide das allgemein ausgeglichene Geschlechterverhältnis. Über die Mobilität der

---

[363]) Balandier, G.: Urbanism in West and Central Africa: The Scope and Aims of Research. In: Social Implications of Industrialization and Urbanization in Africa South of the Sahara. Ed. Uneso, Paris 1956, S. 497; Epstein, S. 276.

[364]) Pons, V.: Stanleyville. An African Urban Community under Belgian Administration. London 1969, S. 3; Balandier, S. 498; Breese, S. 13 ff.

[365]) Lloyd, P. C.: The Yoruba Town Today. In: The Sociological Review, N.S. 7., 1959, S. 48; Bascom, 1959, S. 41.

[366]) Manshard, W.: Verstädterungserscheinungen in Westafrika. In: Raumforschung und Raumordnung, 19., 1961, S. 39; Vorlaufer, K.: Physiognomie, Struktur und Funktion Großkampalas. Ein Beitrag zur Stadtgeographie Tropisch-Afrikas. Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften, Bd. 1/2, Frankfurt/M. 1967, S. 80; Breese, S. 79; Pons, S. 21 ff.

[367]) Epstein, S. 279; Breese, S. 76.

[368]) Mabogunje, 1968, S. 266; Epstein, S. 279.

[369]) Balandier, S. 500; Pons, S. 43.

Bevölkerung in Kano liegen keine neuen quantitativen Angaben oder Untersuchungen vor. Es kann jedoch auch heute noch bei einem Teil der Haussas mit saisonalen Wanderungen gerechnet werden. Die Südnigerianer und Libanesen in Kano betrachten die Stadt — zumindest teilweise — nur als temporären Wohnsitz; die Europäer kehren fast ausnahmslos nach einem unterschiedlich langen Aufenthalt in ihre Heimatländer zurück.

2. Die ethnische Struktur

Wie schon angedeutet, setzt sich die Bevölkerung Kanos aus Angehörigen verschiedener Völker zusammen. Die Verhältnisse sind gekennzeichnet durch ein starkes Überwiegen der Haussas. Nach dem Ibo-Pogrom sind sie mit mindestens 75 % an der Gesamtbevölkerung Kanos beteiligt; die Nichtafrikaner erreichen nicht einmal 1 %. Verglichen mit europäischen Verhältnissen ist die Bevölkerung Kanos immer noch relativ heterogen. Doch besteht die Bevölkerung der meisten größeren afrikanischen Städte aus einer Vielzahl von Völkern, unter denen oft keines die absolute Mehrheit besitzt[370]). Die Gebiete mit einer traditionellen Stadtkultur — wie bei den Haussas und Yorubas — haben demgegenüber eine homogenere Bevölkerung[371]). Bei den süd- und ostafrikanischen Städten erreichen die Nichtafrikaner regelmäßig einen höheren Anteil an der Bevölkerung als in Westafrika.

Bei den meisten afrikanischen Städten besteht nur eine lockere, sich erst allmählich festigende Bindung an die Stadt. Teilweise hat die Familie zwei Wohnsitze, einen auf dem Land, einen in der Stadt[372]). Häufig bestehen enge Beziehungen zur Großfamilie auf dem Lande[373]). Die meisten Afrikaner, die in die Stadt kommen, haben dort Verwandte oder Bekannte, so daß die Zuwanderer nur selten auf sich selbst gestellt sind[374]). Nach einer gewissen Zeit ist jeder Stadtbewohner in ein Netz von Bekannten eingewoben. In Kano ist der überwiegende Teil der Haussas fest in der Stadt verwurzelt; Kano besitzt eine stabile Stadtbevölkerung. Zuwanderer aus der Umgebung haben — soweit den spärlichen Hinweisen aus der Literatur zu entnehmen ist — Bekannte oder Verwandte in Kano. Auch die Südnigerianer stützen sich im allgemeinen auf Familienangehörige oder zumindest auf ihre Landsleute in Kano.

3. Die Viertelsbildung

Die Viertelsbildung nach ethnischen Gesichtspunkten hat in Afrika eine lange Tradition[375]). Die Kolonialmächte bestanden im allgemeinen ebenfalls

---

[370]) Simms, R. P.: Urbanization in West Africa. A Review of Current Literature. Evanston 1965, S. 4; Bascom, 1959, S. 39; Pons, S. 5, 21; Vorlaufer, S. 58.
[371]) Lloyd, S. 49.
[372]) Halliman, D. M. u. W.T.W. Morgan: The City of Nairobi. In: Nairobi: City and Region, Ed. W.T.W. Morgan, Nairobi, London, New York 1967, S. 100.
[373]) Pons, S. 21 ff.
[374]) Epstein, S. 279; Marris, S. 25.
[375]) Manshard, 1961, S. 29; Breese, S. 92; Epstein, S. 277; B. E. Thomas, S. 27, 34.

auf einer Separierung ihrer Geschäfts- und Wohnviertel von der Afrikanerstadt. Teilweise wies die Kolonialverwaltung den einzelnen afrikanischen Völkern bestimmte Viertel zu[376]), teilweise zogen es die einzelnen Völker freiwillig vor, mit ihren Landsleuten zusammenzuwohnen[377]). Lediglich die Franzosen und Portugiesen und in neuerer Zeit auch die selbständig gewordenen Staaten neigten mehr zu einer Gliederung der Städte nach sozialen Gesichtspunkten[378]). In Kano ist die traditionelle Viertelsbildung weitgehend überschattet worden von der gravierenden Politik der Briten, zuwandernde Gruppen in getrennten Vierteln anzusiedeln. Das ehemalige Europäerviertel in Kano wandelt sich heute in ein Gebiet für die sozial gehobenen Schichten, ein Vorgang, der für die Städte des tropischen Afrikas typisch ist[379]). Allerdings bevorzugen wohlhabende Haussas noch immer die City als Wohngemeinschaft. Zusätzlich zu der ethnischen Viertelsbildung trat in Kano eine neue funktionale Differenzierung der Stadt hinzu. Wohn- und Arbeitsviertel sind jetzt teilweise getrennt — wie in den übrigen afrikanischen Städten. Im Gegensatz zu einigen westafrikanischen Küstenstädten und Städten in Südafrika besitzt Kano keine Slums[380]).

Eine City-Bildung im europäischen Sinne läßt sich lediglich in Südafrika beobachten. Im tropischen Afrika bestehen bei einzelnen Städten Ansätze zu einer City[381]). Kano besitzt in seiner Commercial Area weder mehr als zweistöckige Gebäude noch eine Zusammenballung von Geschäftshäusern. Soweit nicht traditionelle Märkte zum Einkauf für die Afrikaner vorhanden waren, wurden sie eingerichtet[382]). Auf ihnen spielt sich allgemein der entscheidende Teil des afrikanischen Einzelhandels ab.

4. Die Funktionen

Der öffentliche Massenverkehr ist vor allem in Westafrika noch unbefriedigend oder erst spät organisiert worden[383]). Größtenteils verkehren die — teilweise privaten — Buslinien ohne festen Fahrplan. Auch Kano verfügt trotz seiner ca. 345 000 Einwohner (1966) nur über eine 5 km lange, recht teure Buslinie. In Ibadan müssen z. B. Arbeiter drei Stunden bis zur Arbeitsstelle zu Fuß gehen[384]). Die geringe Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs führte in Westafrika zu einer kompakten Bauweise der Städte, die relativ unvermittelt an das flache Land grenzen.

Die Mehrzahl der afrikanischen Städte dient funktional vorwiegend dem Handel teilweise auch der Verwaltung[385]). Sie stellen meistens die Kontakt-

---

[376]) Cohen, S. 117, 118.
[377]) Pons, S. 66.
[378]) Church, 1959, S. 25; Manshard, 1961, S. 29.
[379]) Vorlaufer, S. 446.
[380]) Manshard, 1961, S. 29; Marris, S. 82 ff.
[381]) Manshard, 1961, S. 32.
[382]) Vorlaufer, S. 359.
[383]) Mabogunje, A. L.: The Problems of a Metropolis. In: The City of Ibadan, Ed. P. C. Lloyd, A. L. Mabogunje u. B. Awe, Cambridge 1967, S. 267; Breese, S. 124.
[384]) Mabogunje, 1967, S. 55.
[385]) Epstein, S. 277; Manshard, 1961, S. 32.

basis mit dem Ausland dar oder sind Verkehrsknotenpunkte[386]). Die Kolonisierung bedingte auch Verwaltungszentren. Im Copperbelt, Ost- und Südafrika gibt es einige Bergbaustädte. Die Industrie konnte bisher erst in wenigen südafrikanischen Städten die Struktur entscheidend bestimmen. Die Betriebe befassen sich im allgemeinen mit der Aufbereitung der Produkte des Landes oder mit der Herstellung von Konsumgütern. Die Küstenstädte bilden deshalb bevorzugte Standorte der Industrie. Aber auch Kano konnte tief im Binnenland eine Reihe mittelgroßer und kleiner Betriebe anziehen, obwohl es im wesentlichen eine Handelsstadt geblieben ist.

Die Geschichte, die Kolonisierung und die verschiedenen Bevölkerungsgruppen haben den afrikanischen Städten ein eigenes Gepräge gegeben, das sich sowohl von den europäischen Städten als auch von den Städten in anderen Entwicklungsländern unterscheidet. Kano ist eine echte afrikanische Stadt, und seit der Selbständigkeit wird bei den Städten in Afrika der eigenständige Charakter allmählich zunehmen.

[386]) Breese, S. 40; B. E. Thomas, 1965, S. 26.

XI. KANO ALS GROSSTADT

In verschiedenen Publikationen über das Städtewesen in Westafrika wird das Vorhandensein von Großstädten in diesem Gebiet als nicht nennenswert abgetan und ignoriert[387]), oder die Städte werden als Riesendorfschaften und primitive Massenballungen disqualifiziert[388]). Da eine Stadt mit der Einwohnerzahl Kanos in Deutschland bereits als Großstadt bezeichnet wird, soll im folgenden zunächst der Terminus Großstadt diskutiert werden, um dann seine Anwendbarkeit auf Kano zu prüfen.

1. Der Begriff Großstadt

Als Deutsche verstehen wir unter dem Begriff der Großstadt ihre spezifisch deutsche Ausprägung. Mehr als bei der Great City der Engländer und der Grande Ville der Franzosen verbinden wir in Deutschland mit dem Begriff der Großstadt eine festumrissene Vorstellung[389]). Doch tritt immer deutlicher eine Diskrepanz in Erscheinung: Einerseits glauben wir, gefühlsmäßig eine recht genaue Vorstellung von der Großstadt zu besitzen; andererseits hat der Begriff der Großstadt bei der Verwaltung Eingang gefunden, die eine Stadt mit mehr als 100 000 Einwohnern als Großstadt einstuft. Dieser Status bringt besondere Privilegien mit sich, so daß der Begriff von dieser Seite her zementiert ist. Die intuitive Vorstellung und die starre Definition aus dem Bereich der Verwaltung decken sich immer weniger.

Im Zuge der Industrialisierung sind Struktur und Funktionen der Großstädte in Bewegung geraten. Die Hunderttausendergrenze kann für die Jahrhundertwende als zutreffend betrachtet werden[390]), obwohl immer wieder einige Autoren gerade für das Jahr ihrer Untersuchung die offenbar bestechende Jubi-

---

[387]) Ipsen, G.: Stadt (IV). Neuzeit. In: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 9, Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1956, S. 797; Raum und Bevölkerung in der Weltgeschichte — Bevölkerungs-Ploetz. Vom Mittelalter bis zur Neuzeit. Bd. 3, Würzburg, 1966, S. 97 ff.

[388]) Hochholzer, H.: Geographische Betrachtungen zur Großstadtfrage. In: Geographische Zeitschrift, 43., 1937, S. 44.

[389]) Dickinson, R. E.: City and Region. London 1964; Taylor, G.: Urban Geography. London, New York, 2. rev. Aufl. 1951, Reprinted 1964; George, P.: Précis de Géographie Urbaine. Paris 1961.

[390]) Schöller, P.: Die deutschen Städte. Erdkundliches Wissen, Geographische Zeitschrift, Beihefte, 17., Wiesbaden 1967, S. 4.

läumszahl 100 000 als passenden Grenzwert ansehen[391]). Auch *Mecking* meint, die Hunderttausendergrenze solle als feste Grenze beibehalten werden und alle regionalen wie kulturellen Differenzierungen sollten unterbleiben, damit das Relativieren nicht ins Uferlose führe und wissenschaftliche Arbeiten nicht unmöglich mache[392]). Diese Ansicht ist aber zu statisch und wird der dynamischen Entwicklung der Großstädte nicht gerecht. Die deutsche Großstadt hat heute mindestens 200 000 bis 300 000 Einwohner[393]). Jedoch betonen Stadtgeographen regelmäßig und zu Recht, daß die Einwohnerzahl einer Stadt zwar eines der wesentlichen Kriterien darstellt, um ihren Charakter deutlich zu machen, aber dieser Wert allein dazu keineswegs ausreicht[394]).

Hinsichtlich der Physiognomie einer Großstadt ist unter anderem eine City (jetzt als geographischer Begriff und nicht als Stadtteil von Kano gebraucht) mit deutlicher Viertelsbildung und wenig Einwohnern sowie ein allgemeines Zunehmen bei der Stockwerkzahl der Gebäude vom Stadtrand zur City hin zu fordern. Die Struktur einer Großstadt zeichnet sich neben einem bestimmten Wert für die Einwohnerzahl vor allem durch einen hohen Anteil an im tertiären Sektor Beschäftigten aus. Funktional soll die Großstadt als zentraler Ort einen bedeutenden Einzugsbereich besitzen und für ihr Umland ein wichtiges Einpendlerzentrum bilden. Unter diesen Anforderungen an die Großstadt ist die Einwohnerzahl wohl noch derjenige Wert, über dessen Abgrenzung die größte Einmütigkeit besteht. Alle übrigen Kriterien sind nicht festgelegt und befinden sich in einer ständigen Umwandlung. Ihre Fixierung auf empirischer Basis am Beispiel der deutschen Großstädte für einen bestimmten Zeitpunkt wäre durchaus möglich; jedoch wurde bislang noch nicht der Versuch dazu unternommen.

Wenn wir Kano als Großstadt betrachten wollen, müssen wir es also mit der deutschen Großstadt vergleichen und versuchen, für den Vergleich der deutschen mit der nordnigerianischen Großstadt möglichst objektive Kriterien heranzuziehen, zumal die Ähnlichkeiten der meisten westafrikanischen Städte mit den europäischen Städten größer sind als ihre Differenzen[395]).

2. Kanos großstädtischer Habitus

Von der Physiognomie her wirkt Kano wenig großstädtisch. Die Geschoßzahl der Häuser bleibt vom Rand zum Zentrum hin annähernd gleich, obwohl

---

[391]) Manshard, 1961, S. 33; Schöller, 1953, S. 171; Hochholzer, S. 42; Pfeil, E.: Großstadtforschung. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 19., Bremen-Horn 1950, S. 14; Olbricht, K.: Die Bevölkerungsentwicklung der Groß- und Mittelstädte der Ostmark. Berlin 1936, S. 22.

[392]) Mecking, L.: Die Entwicklung der Groß-Städte in Hauptländern der Industrie. Hamburg 1949, S. 13 ff.

[393]) Ipsen, S. 790; G. Schwarz, S. 496; Schöller, 1967, S. 4; Kaufmann, W. D.: Stadt. In: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hrsgb. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1966, Sp. 1898; Kühn, A.: Die Angewandte Geographie im System der geographischen Wissenschaft. In: Beiträge zur Angewandten Geographie, 4., Wiesbaden 1968, S. 7; Klöpper, R.: Der geographische Stadtbegriff. In: Geographisches Taschenbuch 1956/57, Wiesbaden 1956, S. 458.

[394]) Schöller, S. 171; G. Schwarz, S. 312.

[395]) Manshard, W.: Die Stadt Kumasi. In: Erdkunde, 15., 1961, S. 178.

der Anteil zweistöckiger Gebäude in der Commercial Area etwas größer ist als in den Wohnvierteln. Dennoch bleibt die Höhe der Gebäude in der Commercial Area für das Zentrum einer Großstadt außerordentlich niedrig; hinzu kommt, daß die meisten Grundstücke weiträumig bebaut sind und sich keine deutliche Viertelsbildung innerhalb dieses Zentrums abzeichnet. Allerdings besitzt Kano mit den beiden großen Märkten Institutionen, die der deutschen Großstadt heute fremd sind, für Kano aber wichtige Zentren darstellen; mit 11 000 Marktständen (1963) und einigen Tausend Händlern ohne festen Standplatz bilden sie für den größten Teil der Bevölkerung Kanos das Zentrum der Stadt[396]). Aber trotz der Enge und des Gedränges auf den Märkten wirkt die Vielzahl der niedrigen, mit oft primitiven Mitteln errichteten Marktstände in keiner Weise großstädtisch. So erscheint Kano bei Betrachtung der Physiognomie für den mitteleuropäischen Betrachter als großer Ort, jedoch nicht als Großstadt.

Die Struktur Kanos drückt sich vor allem in der Einwohnerzahl und in der Aufteilung der Beschäftigten auf die einzelnen Wirtschaftszweige aus. Die Einwohnerzahl liegt beim Zensus 1963 mit 295 000 Einwohnern bereits deutlich über dem heutigen, für die mitteleuropäischen Großstädte angenommenen Schwellenwert von rund 250 000 Einwohnern. Aber auch der Anteil der im tertiären Sektor Beschäftigten entspricht durch den außerordentlich regen Handel in Kano den Anforderungen, die wir bei einer deutschen Großstadt stellen müssen. Nur rund 3 % der Beschäftigten dürften heute in der Landwirtschaft tätig sein, von denen der größte Teil außerhalb des eigentlichen städtischen Komplexes von Kano wohnt[397]). So entspricht die Struktur Kanos in ihren wichtigsten Merkmalen der einer deutschen Großstadt.

In seinem Einzugsbereich kann sich Kano durchaus mit den mitteleuropäischen Großstädten messen. Rund 5 Mill. Menschen wohnen in der Region Kano im engeren Sinne und betrachten die Stadt als ihren zentralen Ort, zumal es in diesem Gebiet keinen weiteren Ort mit über 20 000 Einwohnern gibt. Einpendler fehlen fast völlig, so daß die Funktionen Kanos teilweise von denen einer deutschen Großstadt abweichen.

3. Vergleich mit nigerianischen Städten

Es sollte aber beachtet werden, ob sich Kano strukturell und funktional in wesentlichen Punkten von den übrigen Städten Nordnigerias unterscheidet. Da es eine bedeutend höhere Einwohnerzahl besitzt, hebt es sich scharf von

---

[396]) Trevallion, S. 82 ff.

[397]) Nach dem wenig zuverlässigen Zensus von 1952 waren mindestens 37 % der Beschäftigten im tertiären Sektor tätig (in deutschen Großstädten 40—65 %). Die Zahl der Landwirte war wegen des großen Anteils der Frauen mit Sicherheit zu hoch; außerdem werden die Bewohner der Dörfer an den Toren miterfaßt, obwohl sie sich größtenteils der Landwirtschaft widmen; dadurch wird die Berufsstruktur Kanos zugunsten des Anteils der Landwirte verändert. Bei gleichbleibender Zahl der Landwirte seit dem Zensus 1952 und beim Ausscheiden der 1 314 Bewohner der Dörfer an den Toren liegt 1963 der Anteil der Landwirte an den Beschäftigten insgesamt bei etwa 3 %, in Deutschland beträgt derselbe Wert 1 %.

ihnen ab. Als einzige Stadt Nordnigerias besitzt es zwei große Märkte, einen internationalen Flughafen und eine sehr bedeutende Libanesenkolonie; die Bevölkerung ist ethnisch differenziert; Handel und Industrie überragen die der anderen Städte erheblich, und schließlich besitzt Kano das größte Hotel Nordnigerias.

In Nordnigeria gibt es neben Kano keine Stadt, die wenigstens 150 000 Einwohner besitzt. Ilorin (208 000 E.) gehört schon zu der Gruppe der Yorubastädte, deren typischer Vertreter Ibadan ist. Trotz seiner 627 000 Einwohner (1963) wirkt Ibadan noch weniger großstädtisch als Kano, so daß die Diskussion, ob es überhaupt als Stadt bezeichnet werden kann, noch nicht abgeschlossen ist[398]). Die wichtigsten Charakteristika Ibadans sind die — wie in Kano — fast völlig fehlenden Einpendler[399]). Bei Ibadan kommt aber noch hinzu, daß rund 20 % der Erwerbstätigen in der Landwirtschaft arbeiten und es nur in geringem Maße die Rolle eines zentralen Ortes erfüllt; es ist zwar Sitz der Verwaltung der Westregion; die Physiognomie Ibadans ist durch ein ausgedehntes, niedrig bebautes, altes Stadtgebiet bestimmt, an das sich randlich einige neue Viertel — zum Teil mit Hochhäusern — angegliedert haben, wobei die historische Stadt jedoch ihre Dominanz bewahren konnte. So deuten in Ibadan außer der Einwohnerzahl der Stadt und seiner Funktion als Verwaltungshauptstadt der Westregion weder die Physiognomie noch die Struktur oder die Funktion daraufhin, daß es eine Großstadt ist[400]).

Lagos dagegen weist die größten Ähnlichkeiten mit einer deutschen Großstadt auf. Es erhielt zwischen 1956 und 1965 sogar eine City mit Hochhäusern; Struktur und Funktionen sind allgemein großstädtisch; lediglich bei den Einpendlern besteht ein Unterschied; die Arbeitskräfte haben sich größtenteils in Vorstädten angesiedelt, und nur ein geringer Teil pendelt täglich zwischen kleineren Orten in der Umgebung und Lagos, um in der Hauptstadt zu arbeiten.

4. Die Großstädte Westafrikas

Accra ist ähnlich strukturiert wie Lagos[401]); die Küstenstädte Westafrikas wirken durch ihre Zentren mit Hochhäusern großstädtischer als die Binnenstädte[402]); denn Kumasi besitzt in seinem Geschäftsviertel höchstens zweistökkige Gebäude, die allerdings dichter zusammengedrängt sind als in Kano[403]).

---

[398]) Davis, K.: The World's Metropolitan Areas. Berkeley 1959, S. 6 ff; Bascom, W.: Urbanization among the Yoruba. In: American Journal of Sociology, 60., 1955, S. 446 ff.

[399]) Hoffmann-Burchardi, H.: Die Yoruba-Städte in Südwest-Nigerien. In: Erdkunde, 18., 1964, S. 225; Mitchel, N.C.: Yoruba Towns. In: Essays on African Population, Ed. Barbour u. Prothero, London 1961, S. 281 ff; eigene Beobachtungen.

[400]) Hoffmann-Burchardi bezeichnet allerdings die Yoruba-Siedlungen allgemein als Städte, woraus zu folgern ist, daß er dann Ibadan als Großstadt einstuft.

[401]) Karmon, S. 40 ff; Bude, S. 84 ff.

[402]) Church, 1960, Bilder 43—47; Meyers Handbuch über Afrika. Hrsgb. Bibliographisches Institut, Mannheim 1962, S. 608 a-d.

[403]) Manshard, 1961, S. 164.

Die Küstenstädte sind die Orte des Zusammentreffens der Europäer mit den Afrikanern; hier konzentrieren sich die europäischen Handelshäuser. Sie sind regelmäßig die Hauptstadt und die wichtigsten Industriestandorte. Außer Kano, Kumasi und einigen Yorubastädten gibt es in Westafrika keine Siedlungen mit mehr als 200 000 Einwohnern im Binnenland.

Gemeinsam ist allen großen Städten zwischen Dakar und Lagos, daß sie im Gegensatz zu den deutschen Städten eine verhältnismäßig scharfe Grenze zum Umland und nur wenige Einpendler besitzen; außerdem tragen sie einen ausgesprochen polyzentrischen Charakter.

Die fehlenden Einpendler müßten eigentlich bei einem Vergleich mit den deutschen Großstädten in irgendeiner Form berücksichtigt werden, denn in Deutschland wohnt ein Drittel der Einwohner der Stadtregionen außerhalb der Kernstädte. Zwar geht nur ein Teil der Erwerbstätigen in den drei Außenzonen direkt (oder indirekt) einer Beschäftigung in der Kernstadt nach. Die Kernstadt ist jedoch das entscheidende wirtschaftliche und kulturelle Zentrum für die Bewohner der Außenzone. Durch das Zerfließen in die Außenzone und damit in andere Verwaltungseinheiten büßt die deutsche Großstadt Einwohner und Versorgungseinrichtungen für diese ein. In Kano und den anderen westafrikanischen Großstädten dagegen sind Stadt und Stadtregion nahezu identisch. Deshalb sollte in Westafrika die untere Großstadtgrenze eher noch über den in Deutschland sich durchsetzenden Richtwert von etwa 250 000 Einwohnern hinaus erhöht werden. Damit ließen sich die in Westafrika bei den großen Städten fehlenden Einpendler eliminieren.

Manshard setzt sich dagegen für eine Herabsetzung des Schwellenwertes von 100 000 auf 80 000 ein, da in weiten Gebieten Westafrikas die städtische Dichte geringer sei als in Europa, die zentralen Funktionsbereiche aber eine größere Ausdehnung besäßen[404]). In Westafrika ist insgesamt die städtische Dichte gewiß geringer als in Deutschland; jedoch gerade die Regionen, in denen die Großstädte liegen, haben eine hohe Bevölkerungsdichte und relativ viele Einwohner in den größeren Gemeinden. So wohnen zum Beispiel in der Provinz Kano 13,5 % der Bevölkerung (1962) in Gemeinden mit über 2 000 Einwohnern, und auch Kumasi hat durch seine Lage im Kakaogürtel eine relativ hohe städtische Dichte[405]). Wegen des erheblich höheren Anteils von Stadtbewohnern in Mitteleuropa könnte vielleicht in Westafrika eine leichte Herabsetzung des Schwellenwertes diskutiert werden. Aber *Manshards* zweite Begründung ist nicht schlüssig: entscheidend ist weniger die Ausdehnung des Funktionsbereiches als vielmehr die Intensität der Funktionen. Daran ändern auch die, am nigerianischen Lebensstandard gemessen, recht teuren öffentlichen Verkehrsmittel nur wenig. Für eine Herabsetzung des Schwellenwertes spricht vielleicht, daß Kano vor allem in seiner „City" und im Lebensstil eines Teiles der Bevölkerung noch die Züge einer mittelalterlichen Großstadt trägt, für

---

[404]) Manshard, 1961, S. 33.

[405]) Der nicht offiziell publizierte Wert für die Einwohnerzahl der Kano-Provinz mit 4,25 Mill. Einwohnern für das Jahr 1962 stammt von *Mc Donell;* die Werte für die einzelnen Gemeinden konnten durch die Karte von M. J. Mortimore "Distribution of Population in Kano Province, 1962" (1965) gewonnen werden.

die sehr viel niedrigere Schwellenwerte gelten (siehe unten). Nach Abwägung aller dieser Faktoren soll für die Verhältnisse in Nordnigeria mit etwa demselben Schwellenwert für die untere Abgrenzung der Großstadt — nämlich mit etwa 250 000 Einwohnern — gerechnet werden.

Doch scheint es gerade für die Einordnung Kanos als Großstadt wichtiger zu sein, den polyzentrischen Charakter der Geschäftsviertel zu diskutieren als eine absolut verbindliche Grenze für die untere Abgrenzung der Großstadt festzulegen. Die ethnische Differenzierung der Bevölkerung hat in den größeren Städten Westafrikas zu einer Zersplitterung des Geschäftslebens und der Geschäftsviertel geführt. Die Europäer kaufen in ihrem Geschäftsviertel ein; die Afrikaner besitzen in den großen Städten regelmäßig mehrere Märkte, zum Teil wegen der Stammesunterschiede, vor allem aber wegen der sonst zu langen Wege zwischen Markt und Wohnhäusern. Zusätzlich betreiben Libanesen einen wesentlichen Teil des Textilhandels in einem besonderen Viertel. Verwaltungs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen liegen ohnehin in abgesonderten Bezirken.

Eine City spiegelt in den Städten Westafrikas nur das Engagement der Industrieländer wider: je mehr ausländische Firmen Vertretungen in der Stadt unterhalten, je mehr Nichtafrikaner tätig sind, umso „großstädtischer" wirkt eine Stadt. Die Cities Westafrikas sind nur disharmonische, nicht integrierte Stützpunkte und Außenposten der Industrieländer. Die ethnische und kulturelle Separation anstrebende Planung verhinderte bisher ein Durchmischen westlicher und afrikanischer Elemente. Eine moderne City ist in Westafrika heute noch ein Fremdkörper, der in Westafrika keinesfalls als charakteristisches Kriterium für eine Großstadt betrachtet werden darf.

Für die Großstadt Westafrikas ist es in der heutigen Zeit vielmehr als Folge des fremden Einflusses charakteristisch, daß sie nicht nur ein großes Zentrum besitzt, sondern eine Reihe von Zentren in Form von mehreren ausgedehnten Märkten und Einkaufsvierteln. So betont auch *Arnhold* gerade den mehrzelligen Charakter des Stadtorganismus[406]), der in Westafrika besonders deutlich ausgeprägt ist. Damit weicht der Typ der westafrikanischen Großstadt zwar in einem wesentlichen Punkt — nämlich der Ausgestaltung des Zentrums — vom Typ der deutschen Großstadt ab; aber wir können jetzt in Westafrika mit etwa der gleichen Klarheit von der Großstadt sprechen wie in Deutschland, wenn wir sie hauptsächlich nach ihrer Struktur und ihren Funktionen, weniger nach ihrer Physiognomie abgrenzen. Damit entfallen auch die unterschiedlichen, häufig subjektiven Auffassungen bei der Beurteilung eines Stadtzentrums. Als zusätzliche Kriterien für eine Großstadt ließen sich in Westafrika mit *Manshard* noch das Vorhandensein eines klimatisierten Großhotels (mehr als 100 Zimmer), einer relativ großen Libanesenkolonie und eines internationalen Flughafens anführen[407]). Damit bleibt Kano die einzige Großstadt im Landesinnern von Westafrika.

---

[406]) Arnhold, H.: Die Abgrenzung der Stadtlandschaft. Ein Beitrag zur Stadtgeographie und Raumplanung. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des deutschen Instituts für Länderkunde, N.F. 12, Leipzig 1953, S. 78 ff.

[407]) Manshard, 1961, S. 36.

5. Die Großstadt Kano

Die These, daß die Cities der westafrikanischen Großstädte heute noch mehr oder weniger stark entwickelte Fremdkörper in Westafrika sind, belegt am deutlichsten das Beispiel Kanos: der historische Rückblick zeigt, daß Kano bereits im 15. Jhd. und dann mindestens zwischen 1807 und 1903 die Rolle einer Großstadt spielte, wenn wir die Maßstäbe des europäischen Mittelalters anlegen, auf dessen Niveau sich Wirtschaft und Verwaltung des Haussalandes im wesentlichen bis 1903 befanden. Während die europäischen Großstädte im Mittelalter mindestens 10 000 Einwohner besaßen[408]), wurde Kano im 19. Jhd. von etwa 50 000 Einwohnern bewohnt. Die Beschäftigtenstruktur war durchaus städtisch, und Fernhandel sowie Umlandbeziehungen zum Emirat entsprachen den Funktionen einer mittelalterlichen Großstadt. Damals genügte noch ein Markt als großstädtisches Zentrum, da weder die Größe der Stadt noch der Einfluß der Kolonialmächte eine Änderung und Aufsplitterung erzwangen.

Die bisherige Diskussion zeigt, daß entgegen der Ansicht von *Mecking* sowohl eine kulturelle als auch eine regionale Differenzierung beim Festlegen der unteren Abgrenzung der Großstadt notwendig ist[409]). In jedem Raum müssen die etwa zwischen 150 000 und 400 000 Einwohner besitzenden Städte näher betrachtet werden; an ihnen müssen charakteristische Unterschiede, die oft stark von denen anderer Räume abweichen, herausgearbeitet und mit ihnen eine Abgrenzung vollzogen werden.

Zum Schluß sei noch der immer wieder geäußerten Meinung von der Kulturlosigkeit Afrikas entgegengetreten, die sich unter anderem in der fehlenden oder zumindest nicht originären Verstädterung Afrikas zeige[410]). Die städtische Siedlungsform stammt mit großer Sicherheit aus Arabien, von wo sie frühe Einwanderer in das Haussaland brachten, bevor der Islam sie mit seinem Vordringen im 13. Jhd. vielleicht noch verstärkte. Die orientalische Stadt wurde aber keineswegs sklavisch kopiert, sondern ihre Normen wurden abgewandelt[411]), was darauf hinweist, daß sie in die Kultur des Haussalandes vollständig aufgenommen und weitergeformt wurde. Einige Abweichungen von der orientalischen Norm bestehen z. B. darin, daß die Haussas einen großen Teil der Häuser in den Städten als Rundhütten mit Grasdach bauten[412]) und nur kümmerliche Moscheen errichteten, die trotz der Größe Kanos in ihren Ausmaßen dem Wohnhaus eines wohlhabenden Bürgers entsprachen und deren Minarett aus einer etwa 10 m hohen Lehmpyramide bestand[413]). Somit

---

[408]) Ennen, E.: Stadt (III). Europäisches Mittelalter. In: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 9, Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1956, S. 782; Schöller, S. 4.
[409]) Mecking, S. 13.
[410]) Bascom, 1959, S. 29.
[411]) Passarge, S.: Stadtlandschaften im arabischen Orient. In: Stadtlandschaften der Erde, Hrsgb. S. Passarge, Hamburg 1930, S. 83; Busch-Zantner, S. 12.
[412]) Barth, Bd. 2, Bild S. 130.
[413]) Whittlesey, S. 194.

unterlag die aus dem Orient übernommene Stadt im Haussaland einer — wenn auch nicht so starken — Umformung wie die Städte in Deutschland im Verlauf des Mittelalters nach der Übernahme der bereits in Südeuropa verbreiteten Städtekultur. Die Stadt, sogar die Großstadt ist ein fester, integraler Bestandteil der Haussakultur. Es gibt eine ständige Stadtbevölkerung.

XII. ZUSAMMENFASSUNG

Bei einer Untersuchung Kanos und seiner Entwicklung seit dem Besuch *Barths* fesseln die Einwirkungen der westlichen Zivilisation auf die mit dem arabischen Lebenskreis verbundene Stadt der vorindustriellen Phase; denn bis zum Beginn des 20. Jhd. entsprach Kano in seiner Struktur und seinen Funktionen einer mittelalterlichen Großstadt. Eine hohe Stadtmauer gewährte den etwa 45 000 Einwohnern und den Bewohnern des Umlandes Schutz vor den Raubzügen der Nachbarn. Die Lebensgrundlage bildete zwar im wesentlichen die Landwirtschaft des relativ dicht besiedelten Emirates, aber Kano besaß durch seine Lage in der Trockensavanne — einem Verkehrsband, auf das mehrere, die Sahara querende Karawanenrouten trafen — eine erhebliche überregionale Bedeutung als Zentrum des Fernhandels. Die Stadt selbst trug dazu durch das in ihr angesiedelte Handwerk bei. Kano lag am Rande des arabischen Lebenskreises und war deutlich vom Islam geprägt: vor allem der Markt, aber auch die Moschee bildeten Zentren der Stadt. Die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung wurde durch den eine allgemeine Stagnation hervorrufenden Rentenkapitalismus beherrscht.

Einen tiefen Einschnitt in die damalige Entwicklung stellte die Eroberung Kanos durch die Briten im Jahre 1903 dar: Der Sklavenhandel wurde abgeschafft, Landfrieden hergestellt und nach dem Prinzip der Indirect Rule das herrschende Volk, die Fulbe, in seinen Funktionen bestätigt und lediglich der britischen Kontrolle unterstellt. Den entscheidenden Strukturwandel brachte die im Jahre 1911 eröffnete Eisenbahn. Sie ermöglichte vor allem den lohnenden Anbau von Erdnüssen und machte Kano zum Großhandelszentrum für die Exportprodukte und für die über Lagos importierten Waren der Industrieländer. Europäer und in ihrem Gefolge Libanesen und Südnigerianer waren die Träger des Fortschritts.

Neben der City, der Altstadt Kanos, entwickelte sich eine Reihe neuer Stadtviertel, die voneinander und von der City durch breite Streifen unbebauten Landes getrennt wurden, um die Nordnigerianer vor einer Verwestlichung zu bewahren. Bereits 1930 konnte der Markt der Südnigerianer den City-Markt im Zentrum der Altstadt an Bedeutung übertreffen. Fast alle der relativ gut bezahlten Arbeitsplätze in modernen Betrieben und Büros wurden in der Township von Kano angelegt. Lange Fußwege, aber auch das niedrige Bildungsniveau der Nordnigerianer waren wesentliche Hindernisse für die Beschäftigung der City-Bevölkerung. Dabei wohnten dort 1963 von den 295 000 Einwohnern Kanos 187 000 Nordnigerianer. Dies schuf soziale Ressentiments,

die durch die sprachlichen und kulturellen Unterschiede noch vertieft wurden. Während die Fremden in früherer Zeit sich in Kano um ein friedliches Zusammenleben mit den Haussas bemühen mußten, entfiel dieser Zwang unter dem Schutz der Briten für die Nicht-Nordnigerianer. Nur ein Teil von ihnen band sich an Kano; die Mehrzahl erstrebte nur raschen Gewinn. Besonders die Ibos fühlten sich erhaben über die konservativen, wenig agilen Haussas.

Nachdem Nigeria im Jahre 1960 die Unabhängigkeit erhalten hatte, führten innenpolitische Auseinandersetzungen im Herbst 1966 zu einem Pogrom, in dessen Verlauf mehrere Tausend Ibos in Kano getötet wurden. Der sich anschließende und noch im Sommer 1969 andauernde Bürgerkrieg führte zu einer Stagnation im Wirtschaftsleben, die sich nach der Vertreibung der Ibos und damit des dynamischen Elementes in Kano fortzusetzen droht. Bei einer jährlichen Bevölkerungszunahme in der Kano-Provinz von etwa 3,5 % bedeutet eine längere Periode der Stagnation Rückschritt.

Bei der weiteren Ausdehnung und der Anlage neuer Industriebetriebe in Kano ist unbedingt zu beachten, daß jedes Wohngebiet in der Nähe über eine angemessene Zahl moderner Arbeitsplätze verfügt. Besonders die Bevölkerung der City braucht leicht erreichbare Industriebetriebe, damit die Nordnigerianer allmählich die neuen Wirtschaftsmethoden erlernen und übernehmen.

In einem abschließenden Kapitel wurde die Frage diskutiert, ob Kano als Großstadt bezeichnet werden kann; denn in vielen Zügen entspricht das heutige Kano der mitteleuropäischen Großstadt. Es besitzt ein weites Umland mit etwa 5 Mill. Einwohnern, für das Kano d a s Einkaufszentrum bildet. Die Stadt beherrscht den Großhandel bis über die Kano-Provinz hinaus und ist der wichtigste Standort für die Konsumgüterindustrie in Nordnigeria. Durch seine Bedeutung für das ausgedehnte Umland, aber auch durch seine Einwohnerzahl hebt es sich deutlich von den übrigen Städten Nordnigerias ab.

Wie andere westafrikanische Großstädte, aber abweichend von den deutschen Großstädten, besitzt Kano fast keine Einpendler. Die dichte Bebauung endet abrupt an der Stadtgrenze; die Besiedlung Kanos muß noch solange kompakt bleiben, bis das Sozialprodukt den Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel gestattet.

Wie keine Stadt in Mitteleuropa gliedert sich Kano in mehrere Viertel mit verschiedenen Völkern als Bewohnern und mit drei bedeutenden Einkaufszentren, von denen zwei sehr große Märkte sind. Kano ist eine polyzentrische Stadt geworden, eine Erscheinung, die trotz des Fehlens einer vom Stadtrand zur Stadtmitte hin ansteigenden Skyline betont wird. Mehr als zweistöckige Häuser sind selten. Der polyzentrische Charakter Kanos ist typisch für die afrikanischen Großstädte, in denen eine City bisher lediglich das Engagement der Europäer widerspiegelt.

Der Anteil der Landwirtschaft an der Beschäftigtenstruktur ist mit 3 % gering; der Anteil des tertiären Sektors sehr hoch.

Kano unterscheidet sich in verschiedenen Details seiner Struktur von den übrigen afrikanischen Städten im Gebiet südlich der Sahara. Doch in vielen wesentlichen Punkten entspricht es der afrikanischen Stadt, die sich allerdings durch eine größere Heterogenität auszeichnet als etwa die westeuropäische Stadt.

Mit 1967 etwa 330 000 Einwohnern dürfte Kano auch von der Einwohnerzahl her den Ansprüchen an eine Großstadt genügen, zumal auch ein Abweichen von der sich in Deutschland durchsetzenden, unteren Abgrenzung der Großstadt mit rd. 250 000 Einwohnern in Nordnigeria nicht angebracht erscheint.

Zusätzliche Merkmale für die westafrikanischen Großstädte sind ein internationaler Flughafen, ein klimatisiertes Großhotel und eine starke Libanesenkolonie. Damit bleibt Kano die einzige Großstadt Westafrikas im Binnenland.

Bild 1: Die Ackerbaulandschaft um Kano, 8 km außerhalb der Stadt an der Straße nach Hadejia. Die Rumpfflache mit den sich in der Bildmitte kaum heraushebenden Inselbergresten wird in einem Umkreis von ca. 35 km um Kano intensiv ohne Brache bebaut. Die Bäume tragen oft Früchte und bieten dem Ackerland Schatten und Schutz vor Auswehung. Neben der typischen runden Hütte weiden Rinder. Aufnahme: C. Becker 30. 3. 1965.

Bild 2: Im Nordwesten verfügt die City (= Altstadt) noch über weiten, unbebauten Raum bis zur Stadtmauer. Die nördliche Erweiterung der City hebt sich durch ihr orthogonales Straßennetz heraus. Das Waldgebiet stellt eine Versuchspflanzung zur Deckung des Brennholzbedarfes dar. Das kleine Dorf am Stadttor gehört noch zur City, ist aber bereits überwiegend landwirtschaftlich orientiert. Aufnahme: C. Becker 24. 4. 1967.

Bild 3: Mit scharfem Hangknick heben sich der Goron Dutse- und Dala-Inselberg (im Vordergrund) aus der Rumpffläche heraus. Die steile Kante des Goron Dutse weist auf die Krustenbildung im Zusammenhang mit einer alten Landoberfläche hin. Links sind zwei der einheitlichen Schulbauten sichtbar. Nicht weit vom Fuß des Dala-Hill liegt eine Lehmgrube. Alles freie Land wird landwirtschaftlich genutzt. Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

Bild 4: Ein breiter, unbebauter Streifen trennt die City von Waje und der Township. Durch die City ziehen sich nur wenige Durchgangsstraßen. Der Markt in der Mitte der City hebt sich durch die langen Dachreihen der Stände heraus. Oben ist der quadratische Baukörper von Sabon Gari sichtbar, rechts davon Fagge mit ebenfalls rechtwinkligem Grundriß und rechts ein Teil der locker bebauten Commercial Area. Aufnahme: C. Becker 24. 4. 1967.

Bild 5: Im Gegensatz zu den Märkten Südnigerias wird der City-Markt von den Männern beherrscht. Die wenigen Frauen im Alter von 12—40 Jahren sind regelmäßig Fulbe, die keine Purdah kennen und auf den Märkten vor allem Milch und Butter anbieten. Die langen, weiten Hemden der Haussas sind dem Klima gut angepaßt Aufnahme: C. Becker 21. 3. 1967.

Bild 6: Der Handel mit Emaillewaren ist auf ein bestimmtes Viertel des Marktes beschränkt. Zahlreiche Händler bieten dort die farbenprächtigen Gefäße nebeneinander an. Sie stammen fast ausschließlich aus den vier in Kano ansässigen Emaillefabriken. Gegen 8 Uhr am Vormittag ist der Markt noch wenig belebt; zwischen 10 und 16 Uhr herrscht der größte Betrieb.
Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

Bild 7: Die Viertelsbildung auf dem Markt ist soweit fortgeschritten, daß sich einige Dutzend Händler mit dem Verkauf von Kuhfüßen befassen. Aufnahme: C. Becker 19. 3. 1967.

Bild 8: Dicht am City-Markt an einer nach Nordosten führenden Durchgangsstraße stehen die gut instand gehaltenen Häuser wohlhabender Haussas. Hier häufen sich bereits Dächer aus Wellblech, während in der übrigen City noch die flachen Lehmdächer — häufig mit Fruchtbarkeitssymbolen an den Ecken — vorherrschen. Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

Bild 9: Von etwa demselben Punkt des Dala-Inselberges aus fertigte *BARTH* (Bd. 2, S. 130) 1851 eine Zeichnung von Kano an. Der Stil der meist einstöckigen, kubischen Lehmhäuser innerhalb eines ummauerten Hofes hat sich seitdem wenig geändert. Es fehlen lediglich die runden, mit Gras gedeckten Hütten; Wellblech besitzen nur einige größere Häuser. Der Stadtrand hat sich um den Dala-Hill seit 1851 kaum weiter nach außen hin verschoben; jedoch trat innerhalb des bebauten Gebietes eine bedeutende Verdichtung ein.
Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

Bild 10: Blick vom Turm der Moschee zum Dala-Inselberg. Jedes Haus besitzt einen individuellen Charakter. Auch im Zentrum der City besitzt noch jedes Gehöft der Großfamilie einen Hofraum. Aufnahme: D. O. Müller 3. 10. 1966.

Bild 11: Ein typisches Bild aus dem Osten der City: Lehmhäuser mit Fruchtbarkeitssymbolen und weit hervorragenden Regenrinnen; einzelne Bäume beleben das Stadtbild; störend machen sich Elektrizitätsleitungen bemerkbar, an die aber nur der geringere Teil der Gehöfte angeschlossen ist. Damit die Lehmhäuser die jährlich fallenden etwa 850 mm Niederschlag überstehen, werden sie äußerlich mit einer besonders widerstandsfähigen Lehmschicht überzogen; am linken Bildrand fällt diese Schicht gerade ab. Aufnahme: C. Becker 29. 3. 1965.

Bild 12: An drei Stellen in der City gehen die Färber — wie hier am Kofar Mata — ihrem traditionellen Gewerbe nach. Die Baumwollstoffe bleiben etwa 5 Tage in den etwa 1 m tiefen Färbetöpfen und werden von Zeit zu Zeit bewegt. Besonders die Tuaregs schätzen die leicht bläuliche Tönung der Haut, die sie durch das Tragen der nicht farbechten, mit einheimischem Indigo gefärbten Stoffe erhalten. Aufnahme: C. Becker 19. 3.1967.

Bild 13: Am frühen Morgen und am späten Nachmittag versammelt sich der größte Teil der Kinder vor dem Haus „ihres" Mallams, um den Koran auswendig zu lernen. Das in der Koranschule vermittelte Wissen ist im modernen Leben nahezu unbrauchbar; der Absolvent kann lediglich gewisse gesellschaftliche Vorteile erlangen und unter Umständen den eigenen Schriftverkehr erledigen.
Aufnahme: C. Becker 29. 3. 1965.

Bild 14: Erst 1951 erhielt Kano eine repräsentative Moschee. Zweimal jährlich — hier am Salla, dem Ende der Fastenzeit — findet ein großer Umzug der Würdenträger des Emirates statt. Hunderte von Reitern auf Pferden und Kamelen bilden mit Kapellen und den alten Waffen den vielbestaunten Festzug. Unter dem großen Sonnenschirm am linken Bildrand nähert sich der Emir. Aufnahme: C. Becker 21. 3. 1967.

Bild 15: Das Kofar Nassarawa ist in den zwanziger Jahren für den Autoverkehr umgestaltet worden; aber auch der rechte Durchgang ist zu breit und das Tor zu niedrig, um früher der Verteidigung gedient zu haben. Die Stadtmauer war überall mindestens 9 m hoch.
Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

Bild 16: Größtenteils ist die alte Stadtmauer nur noch ein Lehmwall. Im Vordergrund eine „Ziegelei", wo die aus Lehm geformten Bausteine an der Sonne trocknen. An den Büschen fließt die Jakara entlang, die Wasser für einige Bewässerungskulturen liefert. Nur wenige Häuser durften im Gebiet zwischen City und Fagge errichtet werden.
Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

Bild 17: Obwohl die wassergefüllten Lehmgruben Brutstätten für die die Malaria übertragende Anopheles-Fliege sind, werden immer wieder neue Gruben — wie hier bei Gwammaja — ausgehoben, um Baumaterial zu liefern. Das trübe Wasser wird zum Baden und Wäsche Waschen verwendet; Gebüsch ersetzt die Wäscheleine. Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

Bild 18: Der Verkehrskreisel vor dem Nassarawa-Tor ist einer der wenigen Punkte in bzw. am Rande der City mit einer Grünanlage; ein Zaun hält Ziegen, Esel und andere Haustiere von den Blumen fern. Im Hintergrund liegt eines der großen Erdnußlager; da über Kano jährlich bis zu 400 000 t Erdnüsse an die Küste geschafft werden müssen, kann die Eisenbahn diese Menge nur im Laufe eines ganzen Jahres bewältigen. Jede Pyramide enthält 900 t Erdnüsse.
Aufnahme: C. Becker 20. 4. 1967.

Bild 19: Am Motorpark fahren die mit Lasten beladenen LKW und die busähnlichen *Mammy-Wagons* (im Bild links) vor, um über Mittelsmänner Mitfahrer zu erhalten; so wird in Nigeria der größte Teil des Personenverkehrs über längere Strecken hin bewältigt.
Aufnahme: C. Becker 29. 3. 1967.

Bild 20: Die Häuser wohlhabender Haussas zeichnen sich oft durch verzierte Fassaden aus. Im dicht besiedelten Fagge bleibt trotz der relativ häufigen zweistöckigen Bebauung kaum noch Platz für Hofräume übrig. Aufnahme: C. Becker 20. 4. 1967.

Bild 21: Tuaregs aus der Gegend zwischen Zinder und Agadès kommen häufig für ein halbes bis ganzes Jahr nach Kano, um das Stadtleben zu genießen, etwas Geld zu verdienen und ihr Prestige in der Heimat zu heben. Als Nachtwächter besitzen sie in Kano fast ein Monopol. Bewaffnet mit Speer, Schwert und Amuletten werden sie die Textilfabrik in der Nacht bewachen. Zwischen hellhäutigen Tuaregs und ehemals versklavten Negern treten alle Mischungen auf. Zwei Tuaregs tragen indigo-blaue Gewänder. Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

Bild 22: Während des Ibo-Pogroms wurden sämtliche Häuser dieses Volkes geplündert, so daß sie heute keinerlei lohnende, bewegliche Habe mehr enthalten. Der Stil der Häuser in Sabon Gari ist recht einheitlich und entspricht etwa dem einfacher Arbeiterwohnhäuser in Europa. Aufnahme: C. Becker 20. 4. 1967.

Bild 23: In Sabon Gari werden die Abwässer oberirdisch in Gräben jeweils an der Rückseite einer Häuserreihe abgeleitet. Sabon Gari galt, nicht zuletzt wegen seiner recht hohen Bevölkerungsdichte, als das schmutzigste Viertel Kanos. Aufnahme C. Becker 20. 4. 1967.

Bild 24: Mit Musik, Tanz und Alkohol bot Sabon Gari vielfältige Vergnügungsmöglichkeiten, die den Ärger der Moslems hervorriefen. Das Hotel ist vollständig geplündert und demoliert. Aufnahme: C. Becker 20. 4. 1967.

Bild 25: In der Mitte des Bildes ist noch der Schutt von den drei ersten Reihen des Sabon Gari-Marktes zu sehen, die nach dem Pogrom eingeebnet wurden. Der Stand im Vordergrund bietet den Passanten auf der Straße zwischen Sabon Gari-Markt und der Township Lebensmittel an. Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

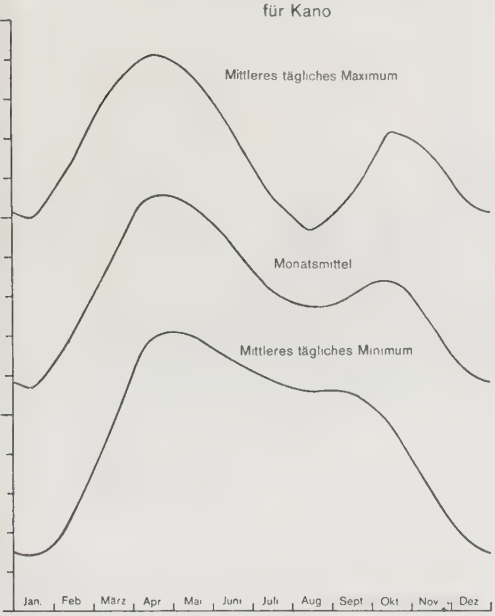
Bild 26: Im Syrer-Viertel werden in 178 Geschäften fast ausschließlich Textilien angeboten. Im Erdgeschoß liegt das Geschäft, im ersten Stock meistens die Wohnung. Unter dem Sonnendach sitzen Haussas, die mit Nähmaschinen die gekauften Stoffe zu Gewändern verarbeiten.
Aufnahme: C. Becker 20. 4. 1967.

Bild 27: Die in Kano heute zentral liegende Commercial Area ist — für das Zentrum einer Großstadt — relativ locker und höchstens zweistöckig bebaut. In den Häusern auf dem Bild befinden sich Vertretungen europäischer Firmen; die Vertreter bewohnen teilweise das obere Geschoß. Aufnahme: C. Becker 29. 3. 1965.

Bild 28: Die Straßen in der Commercial Area werden immer wieder von Rangiergleisen gekreuzt. Während sich in Europa die Kaufhäuser in den Städten auf engem Raum konzentrieren, liegt das Kaufhaus Leventis z. B. zwischen einem Rangiergleis und einer Tankstelle, gegenüber befindet sich ein üblen Geruch verbreitender Betrieb zum Trocknen von Häuten (auf dem Bild nicht sichtbar). Physiognomisch ähnelt die Commercial Area der gewerblichen Vorstadt einer europäischen Großstadt. Aufnahme: C. Becker 21. 4. 1967.

Bild 29: Einige Banken, die Post und die Kaufhäuser besitzen seit den sechziger Jahren neue, teilweise sogar architektonisch ansprechende Gebäude. Aufnahme: C. Becker 29. 3. 1965.

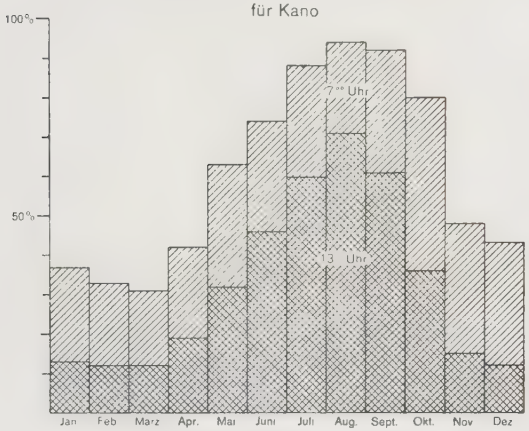
Abb. 1: Lufttemperatur (° C) 1943-1960
für Kano



Quelle: Deutscher Wetterdienst, Seewetteramt Hamburg

Entwurf: C. Becker
Zeichnung: D. Engel

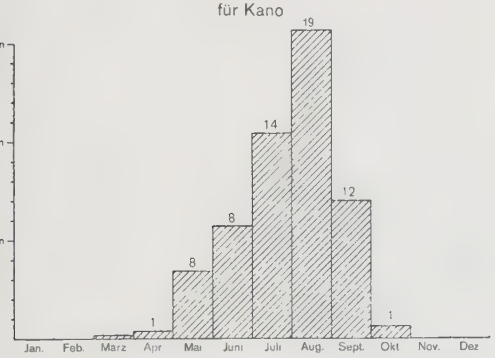
Abb. 2: Mittlere relative Luftfeuchtigkeit (1943-47) in %
für Kano



nach Buchanan u. Pugh, Land and people in Nigeria, London 1955. S. 245

Entwurf: C. Becker
Zeichnung: D. Engel

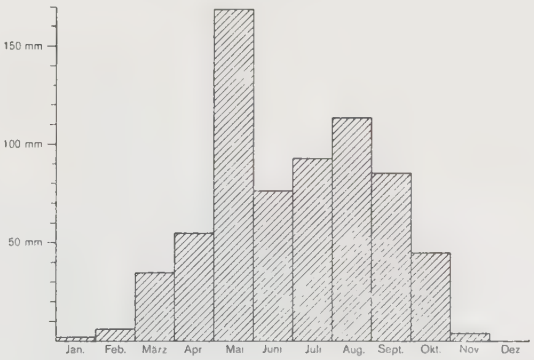
Abb. 3: Niederschlag in mm (1949-60)
Ziffern geben Anzahl der Tage mit >0,25 mm Niederschlag an
für Kano



e: Deutscher Wetterdienst, Seewetteramt Hamburg

Entwurf: C. Becker
Zeichnung: D. Engel

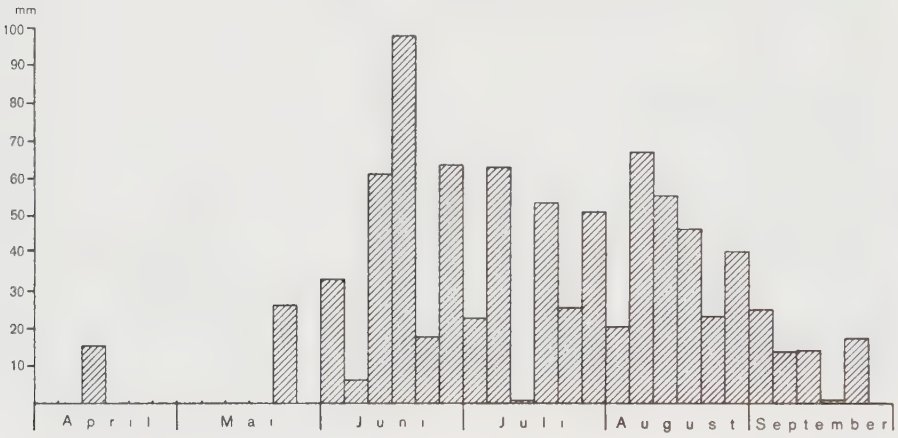
Abb. 4: Niederschlag (1949-60)
Höchstmenge in 24 Stunden
für Kano



Quelle: Deutscher Wetterdienst, Seewetteramt Hamburg

Entwurf: C. Becker
Zeichnung: D. Engel

Abb. 5: Die Niederschläge des Jahres 1958 in Fünf-Tages-Perioden für Kano in mm



Quelle: Annual Summary of Observations,
Meteorological Service Nigeria, Lagos 1958

Entwurf: C. Becker
Zeichnung: D. Engel

Abb.6: Querschnitt durch die Stadtmauer von Kano
nach F. Lugard: Colonial Report No. 409, Northern Nigeria 1902

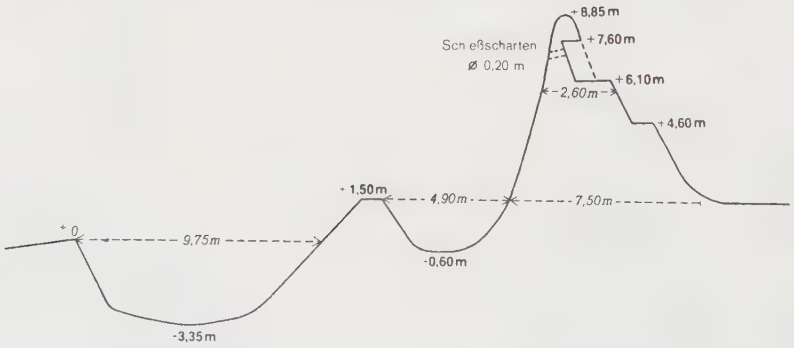
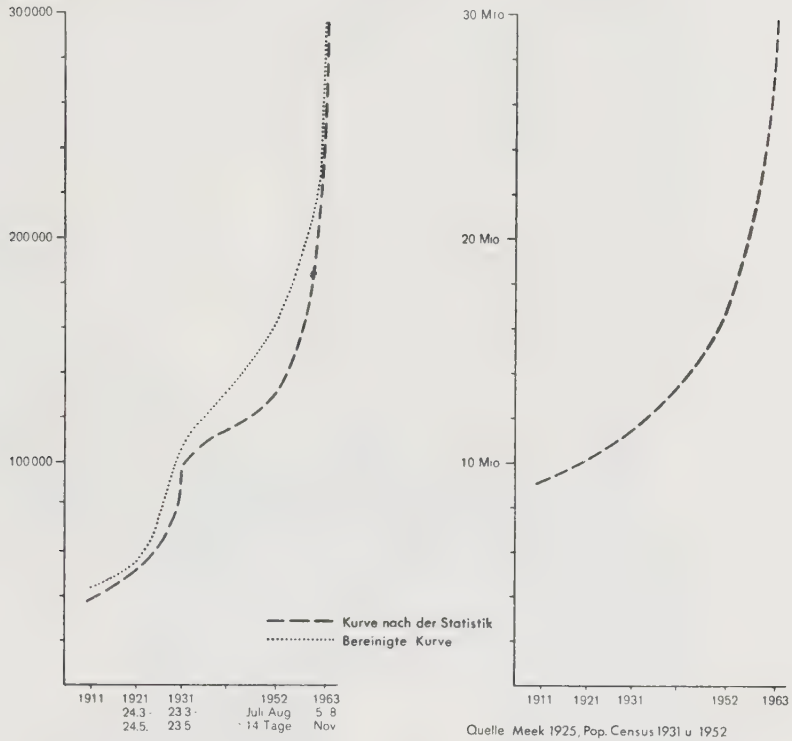


Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung Kanos und Nordnigerias

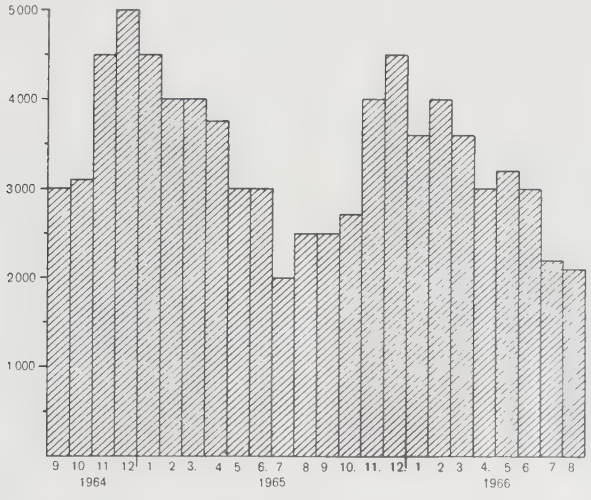


Bei der bereinigten Kurve sind die Fehler bei der Erhebung und der Wechsel der Jahreszeit berücksichtigt worden

Quelle Meek 1925, Pop. Census 1931 u. 1952
Statistical Yearbook 1965, Northern Nigeria, Ministry of Economic Planning, Kaduna 1965

Entwurf C. Becker Zeichnung D. Engel

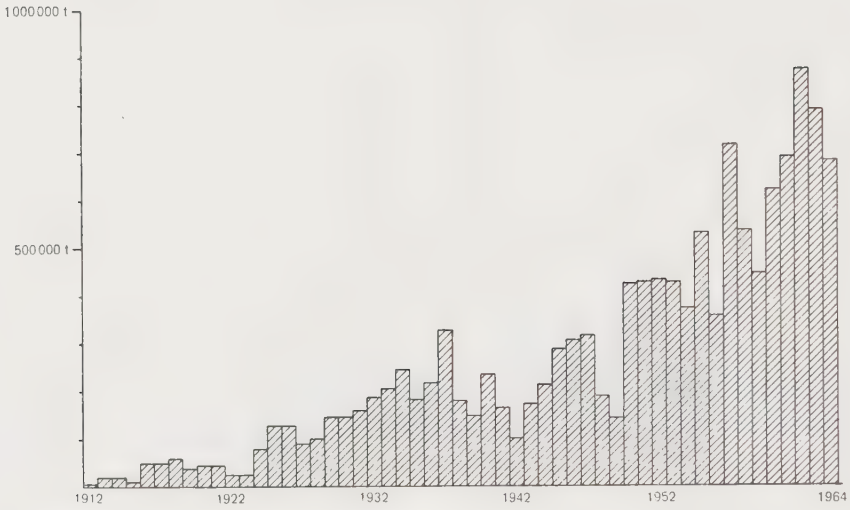
Abb. 8: Den Motorpark Nassarawa Gate, Kano, anlaufende Lastkraftwagen



Quelle: Unveröffentlichte Aufzeichnungen der Verwaltung des Motorparks, gesammelt von Mr. Elon H. Gilbert, Stanford, California, USA

Entwurf: C. Becker
Zeichnung: D. Engel

Abb. 9: Die Erdnußexporte Nigerias

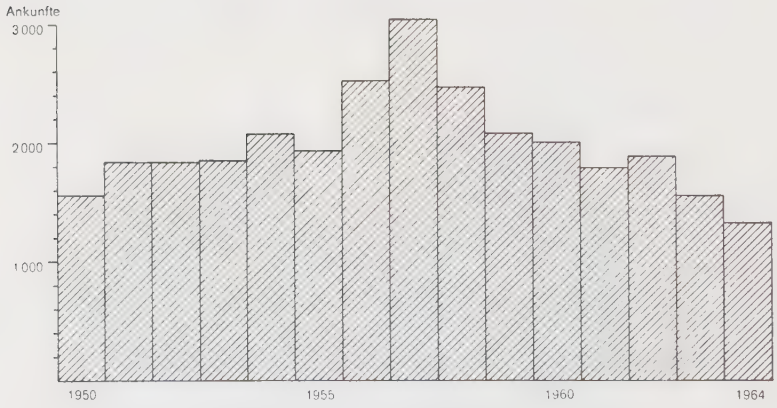


Quelle: Ministry of Information: Groundnuts from Nigeria, Kaduna 1966

Entwurf: C. Becker Zeichnung: D. Engel

Abb. 10: Flughafen Kano

Aus dem Ausland eintreffende Flugzeuge 1950-1964



Quelle: Statistical Yearbook, Northern Nigeria, Ministry of Economic Planning, 1965

Entwurf: C. Becker
Zeichnung: D. Engel

Abb. 11:

Der Personenverkehr nach Verkehrsmitteln auf den drei wichtigsten Ausfallstraßen Kanos an je einem Wochentag zwischen dem 13. und 17. April 1967

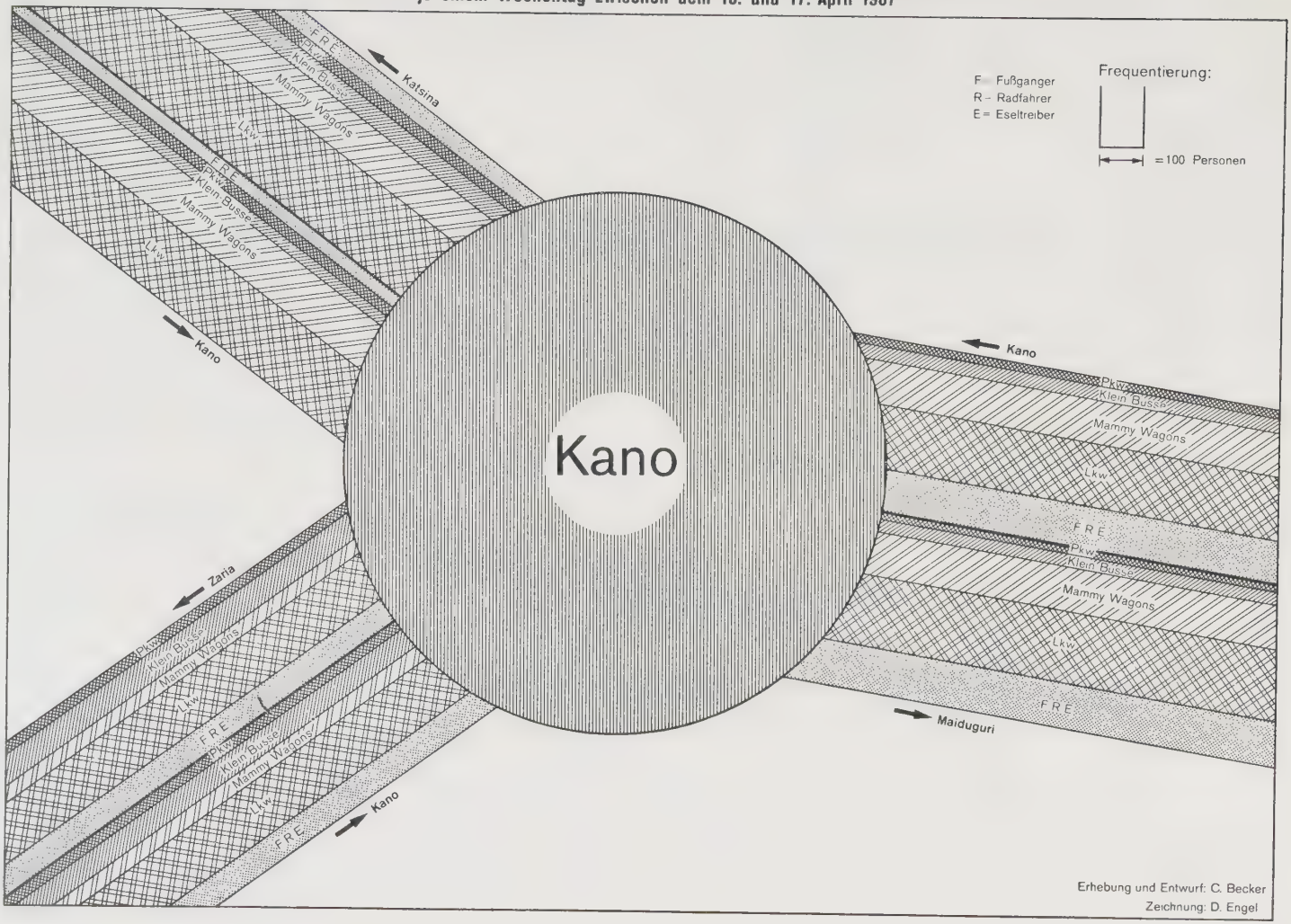
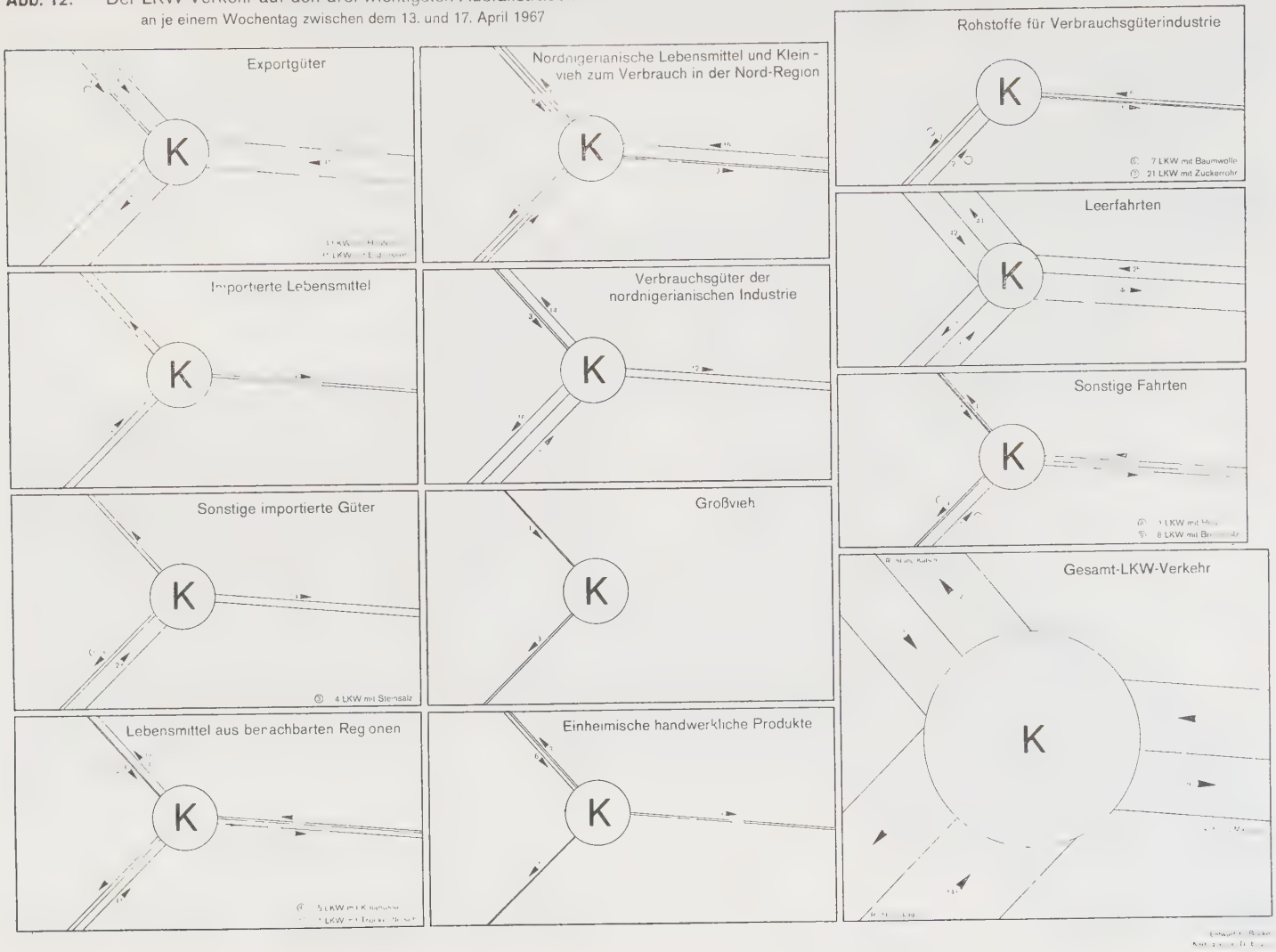


Abb. 12: Der LKW-Verkehr auf den drei wichtigsten Ausfallstraßen
an je einem Wochentag zwischen dem 13. und 17. April 1967



bb. 13: Personenverkehr auf der Straße von Kano nach Wudil in Richtung Kano am 13./14.4.1967

Standort: 2,5 km östlich der Stadtgrenze von Kano

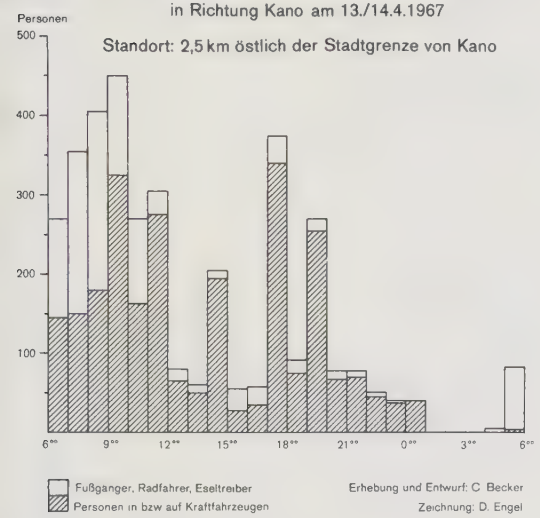


Abb. 14: Personenverkehr auf der Straße von Kano nach Wudil in Richtung Wudil am 13./14.4.1967

Standort: 2,5 km östlich der Stadtgrenze von Kano

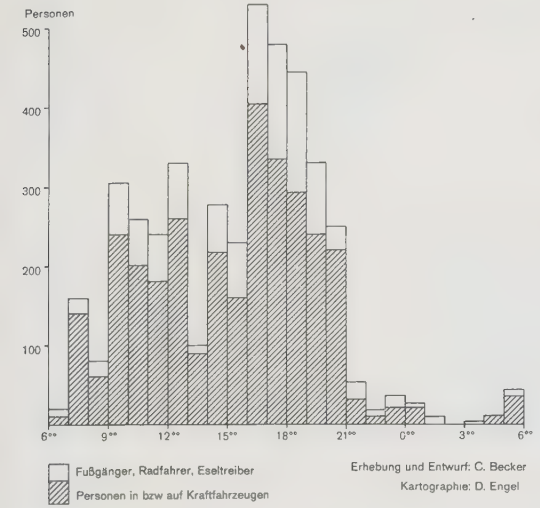
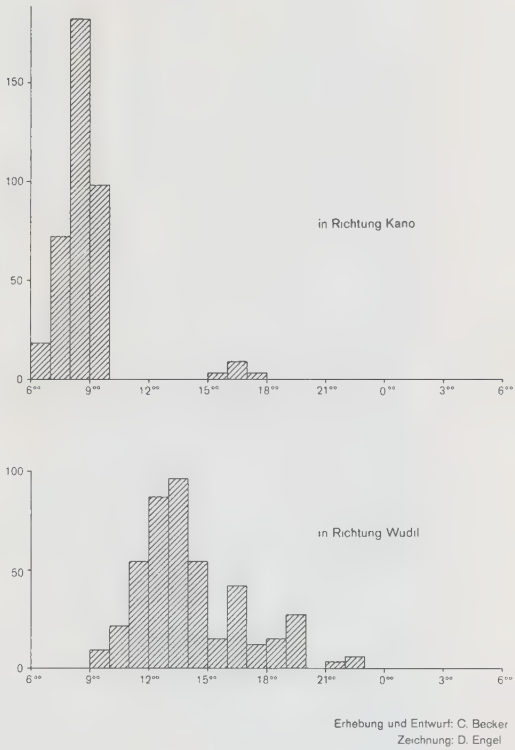
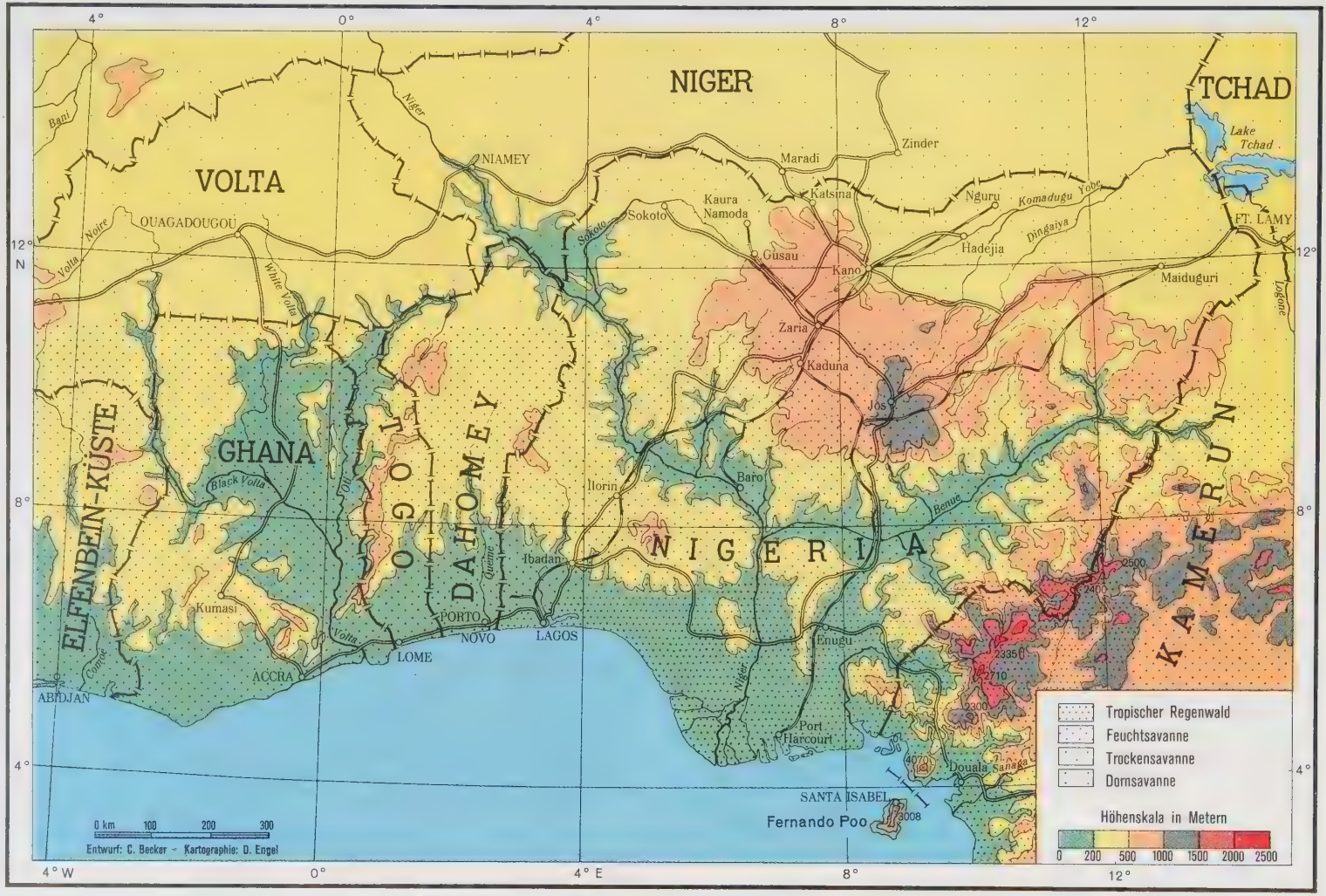


Abb. 15: Der Eselverkehr auf der Straße nach Wudil am 13./14.4.1967

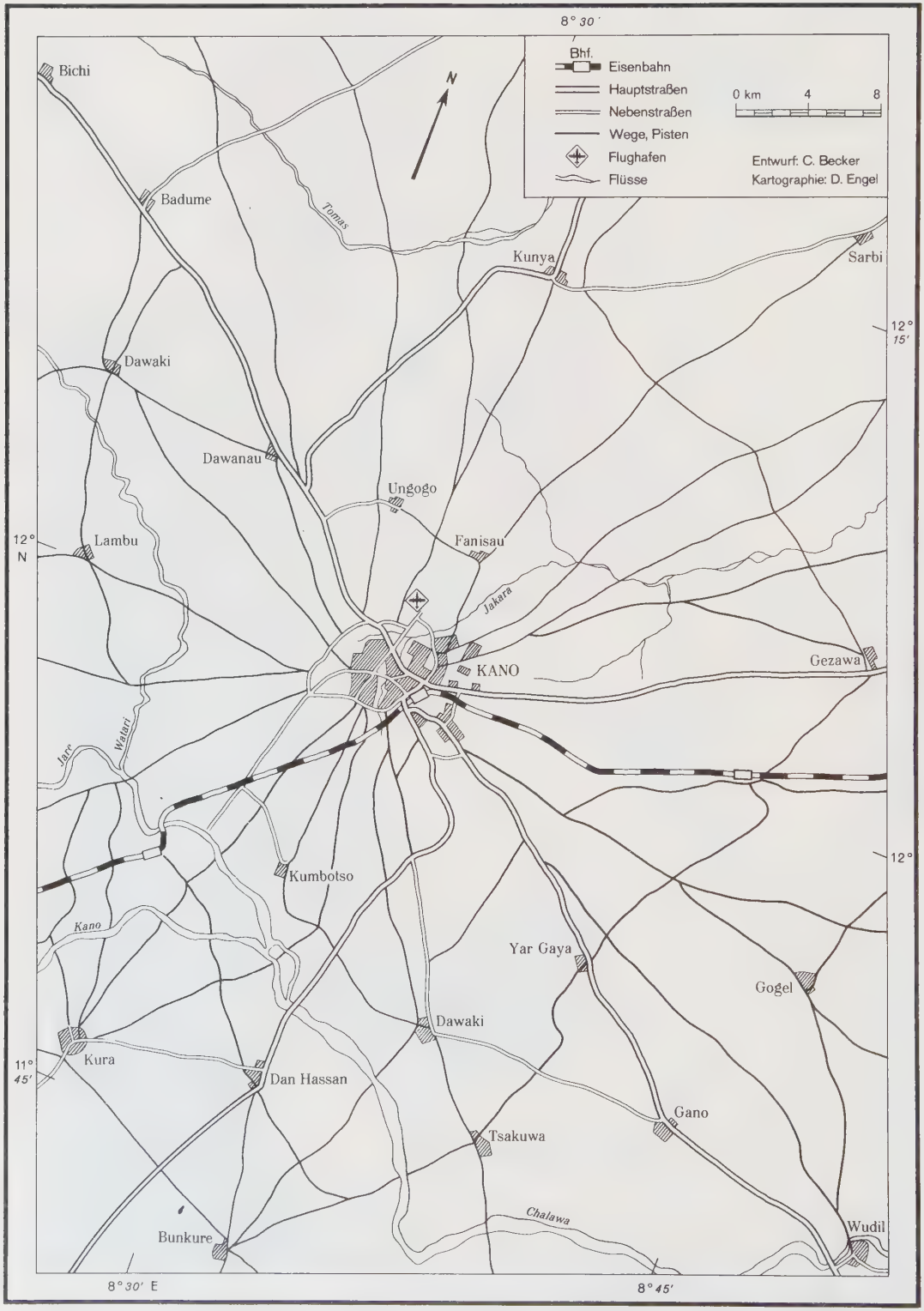
Standort: 2,5 km östlich der Stadtgrenze von Kano



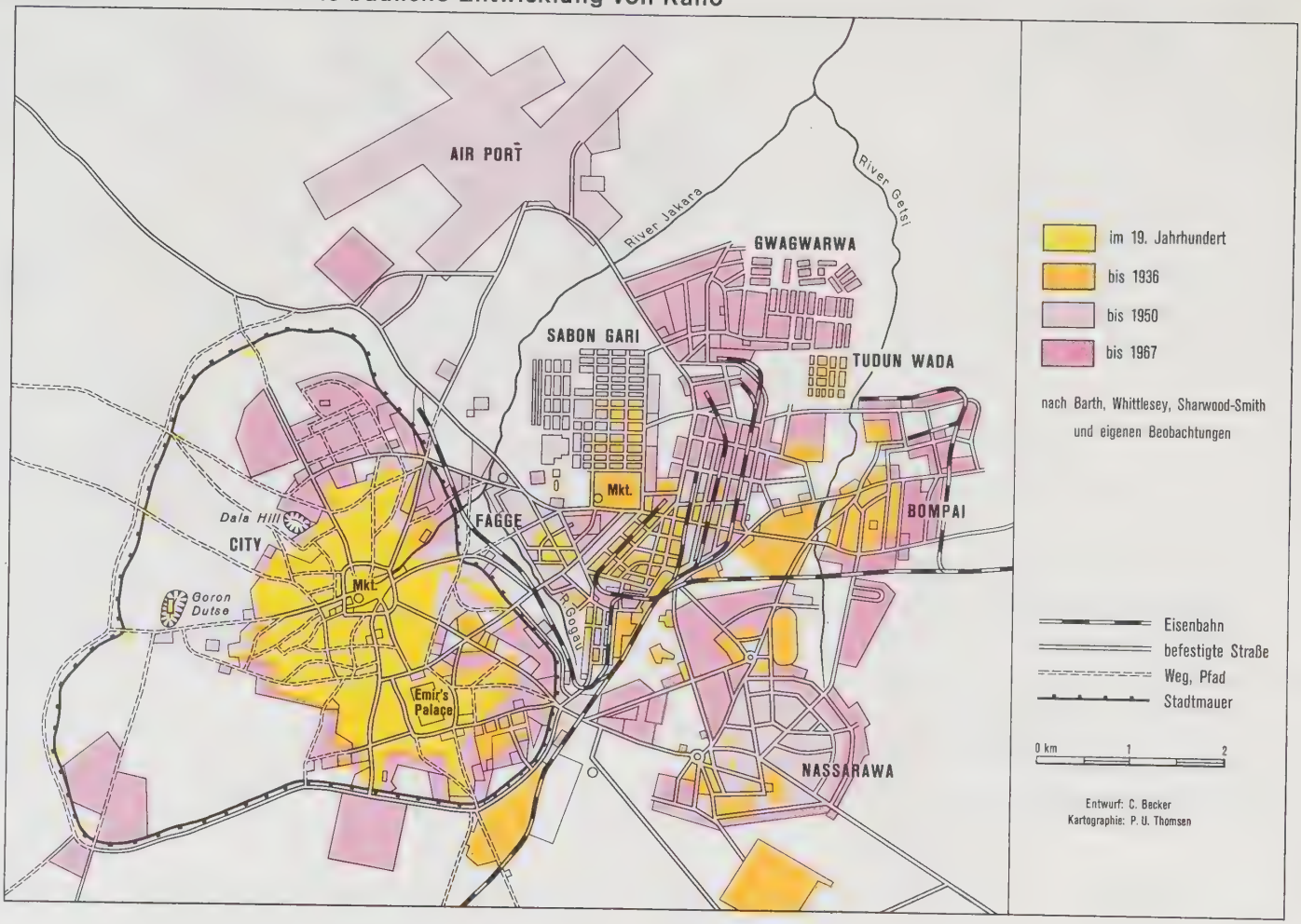
Karte 1: Übersichtskarte von Nigeria



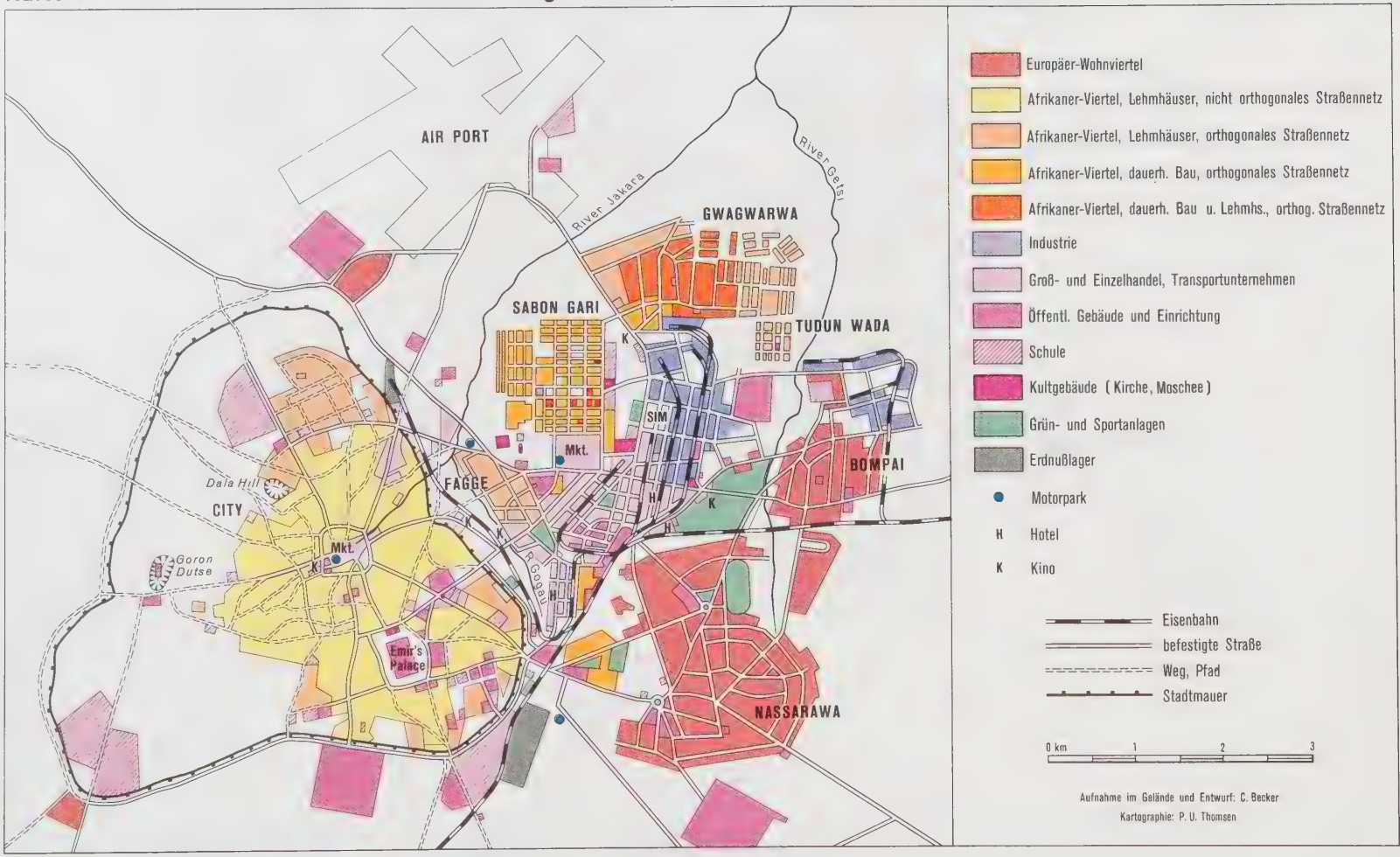
Karte 2: **Umgebungskarte von Kano**



Karte 3: **Die bauliche Entwicklung von Kano**

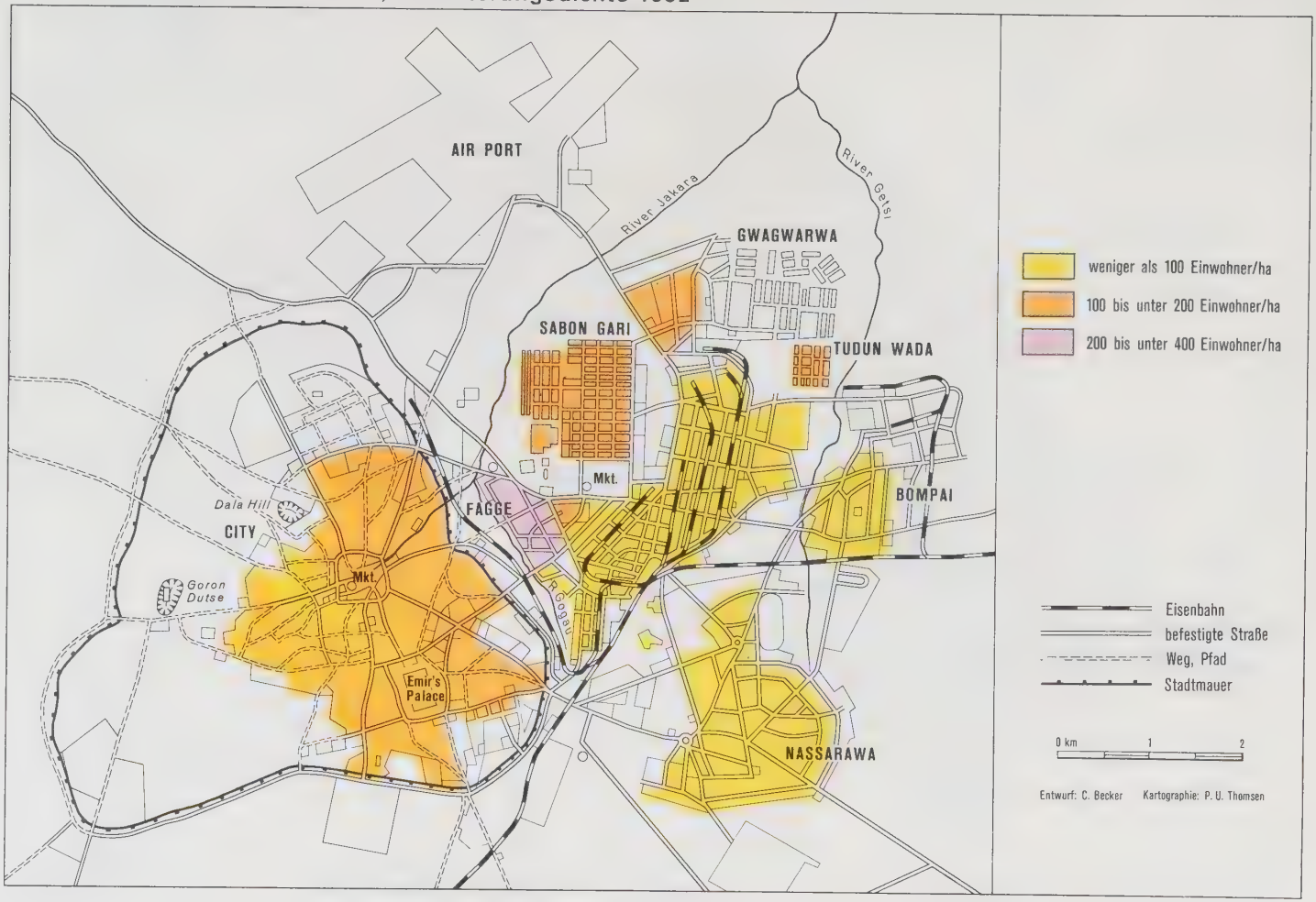


Karte 4: **Funktionale Gliederung von Kano, 1967**

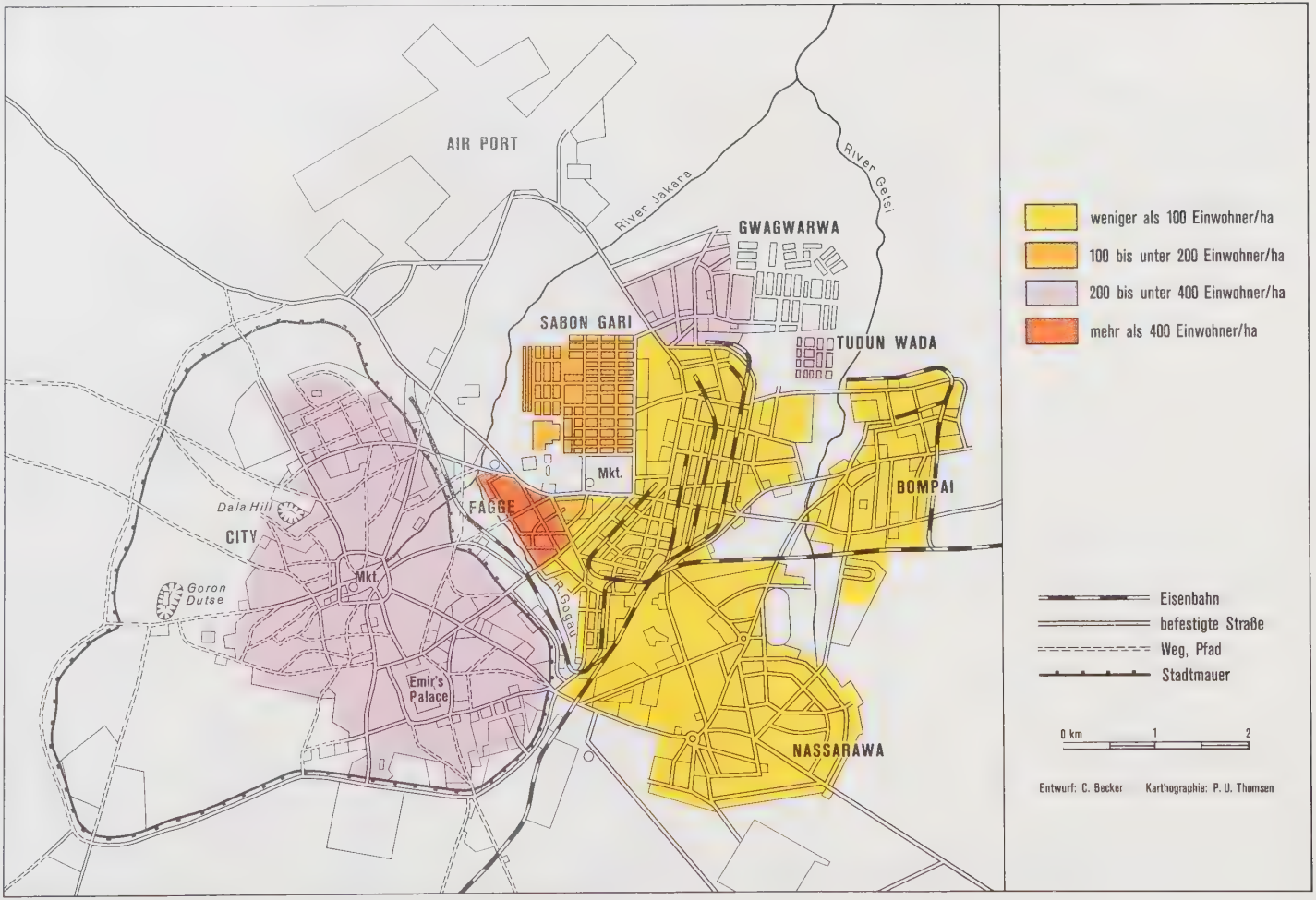


Aufnahme im Gelände und Entwurf: C. Becker
Kartographie: P. U. Thomsen

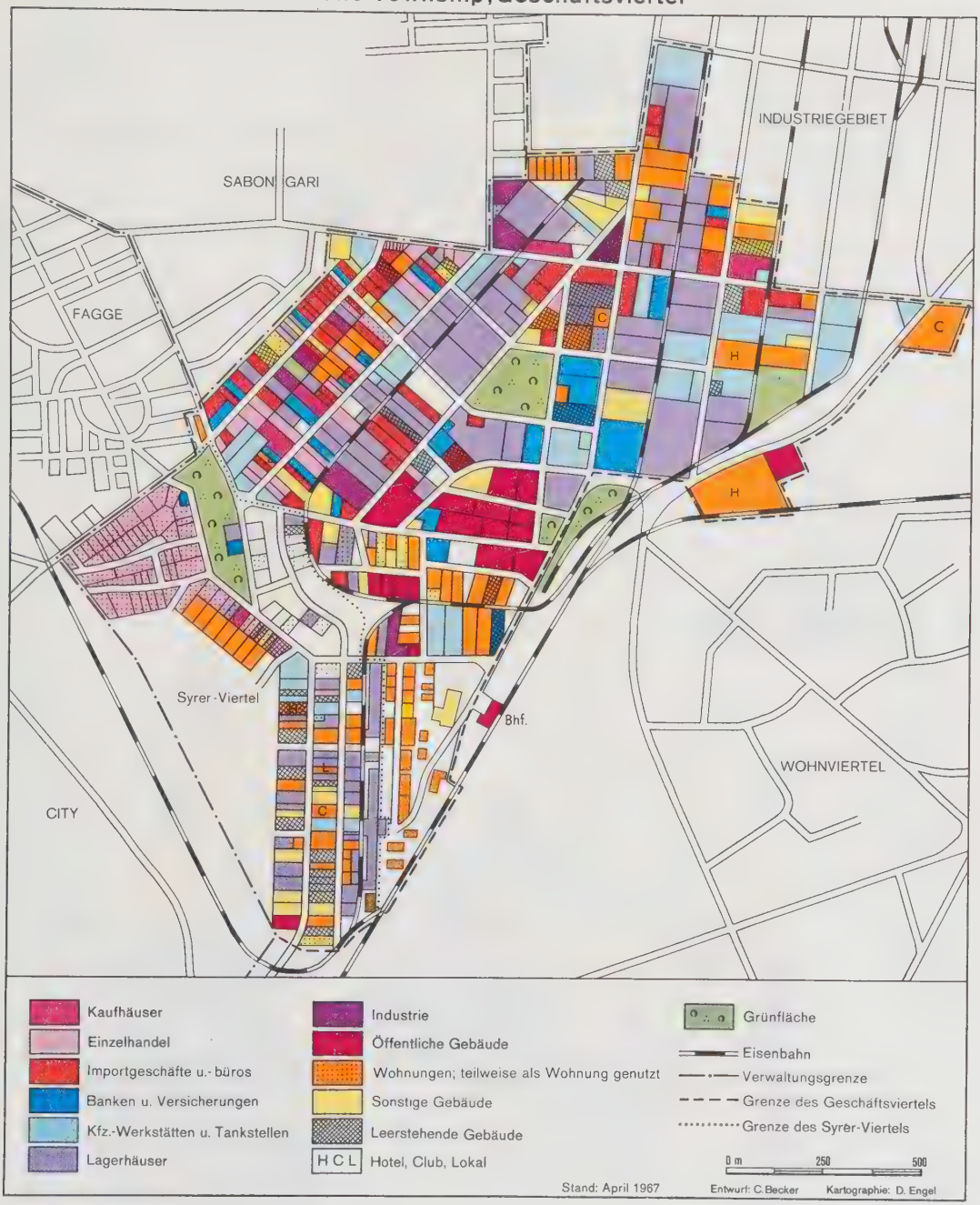
Karte 5: Kano, Bevölkerungsdichte 1952



Karte 6: Kano, Bevölkerungsdichte 1963



Karte 7: **Kano Township, Geschäftsviertel**

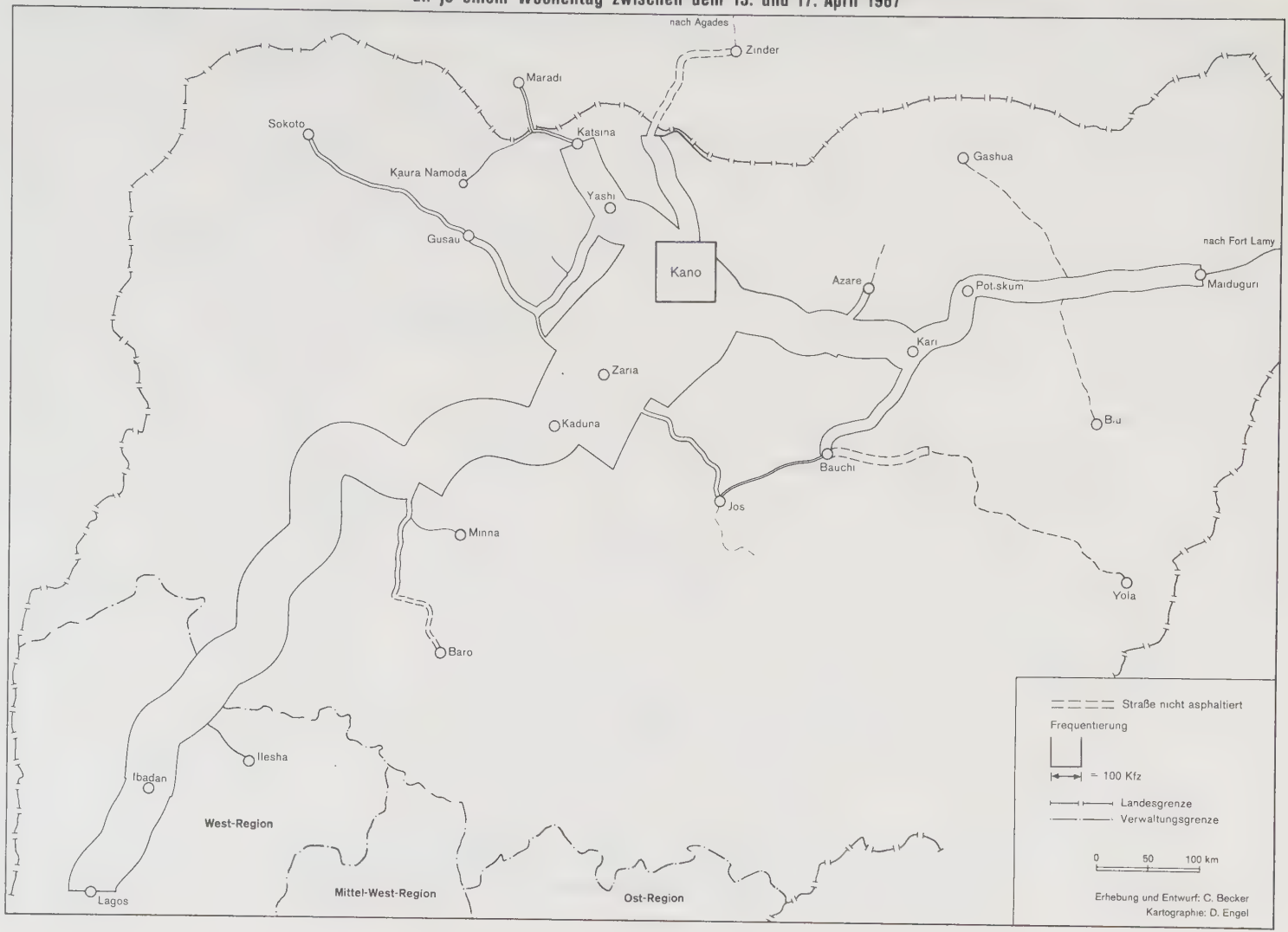


Karte 8:

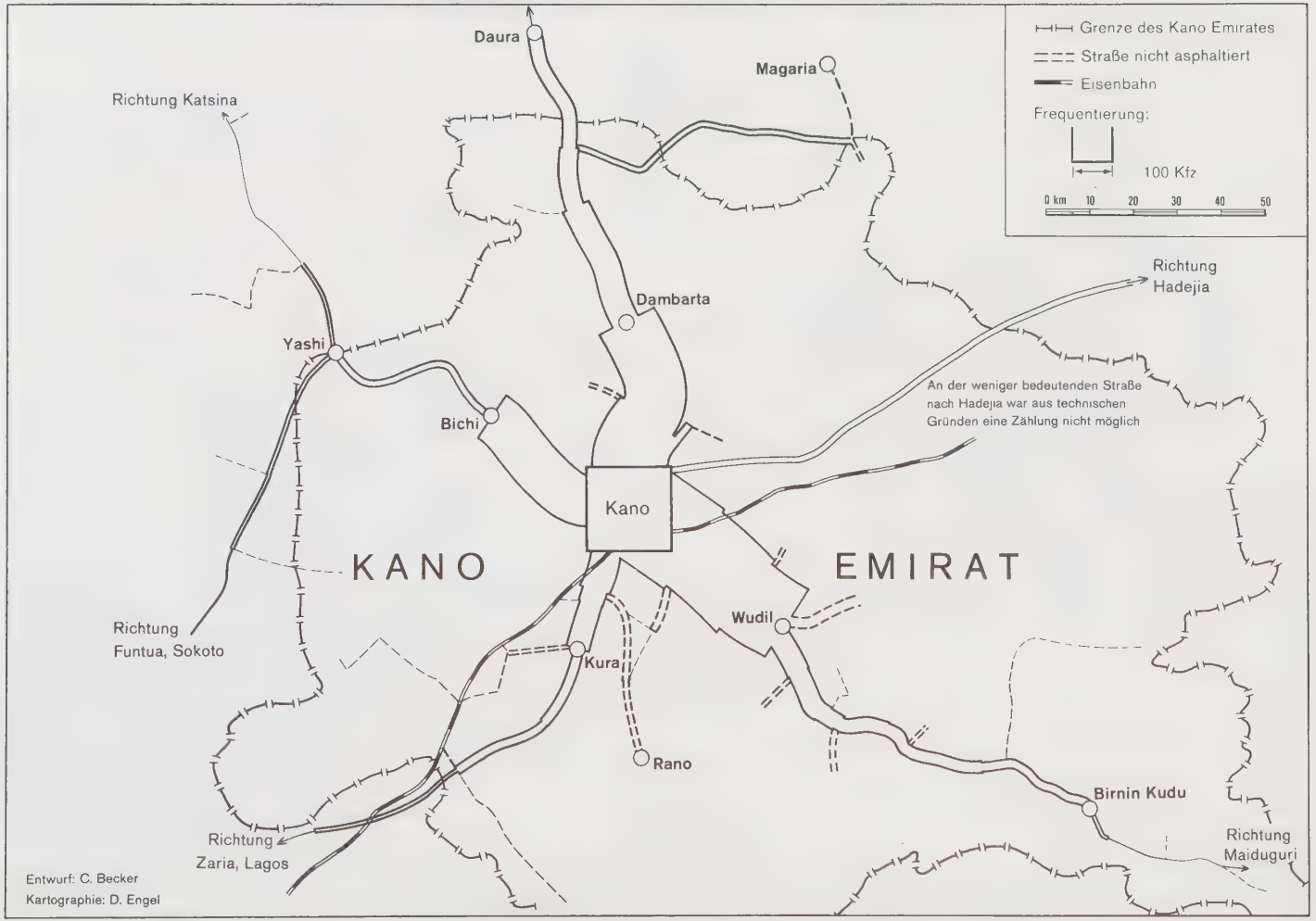
Kano Township, Industrieviertel

Karte 9.

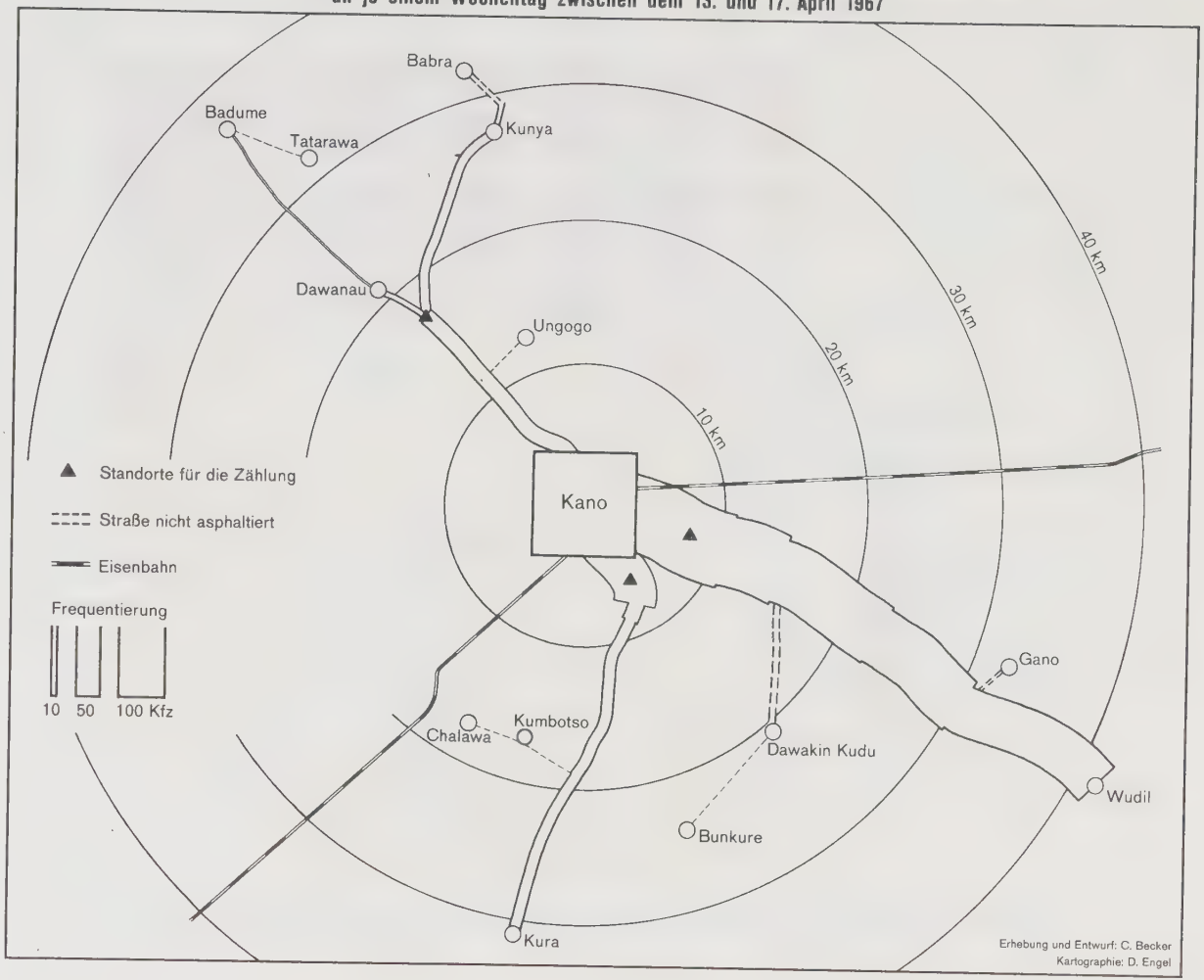
Ziele bzw. Herkunftsorte des Kfz.-Fernverkehrs an den drei wichtigsten Ausfallstraßen Kanos an je einem Wochentag zwischen dem 13. und 17. April 1967



Karte 10: **Ziele bzw. Herkunftsorte des Regionalverkehrs an den drei wichtigsten Ausfallstraßen an je einem Wochentag zwischen dem 13. und 17. April 1967** (ohne Nah- und Fernverkehr)

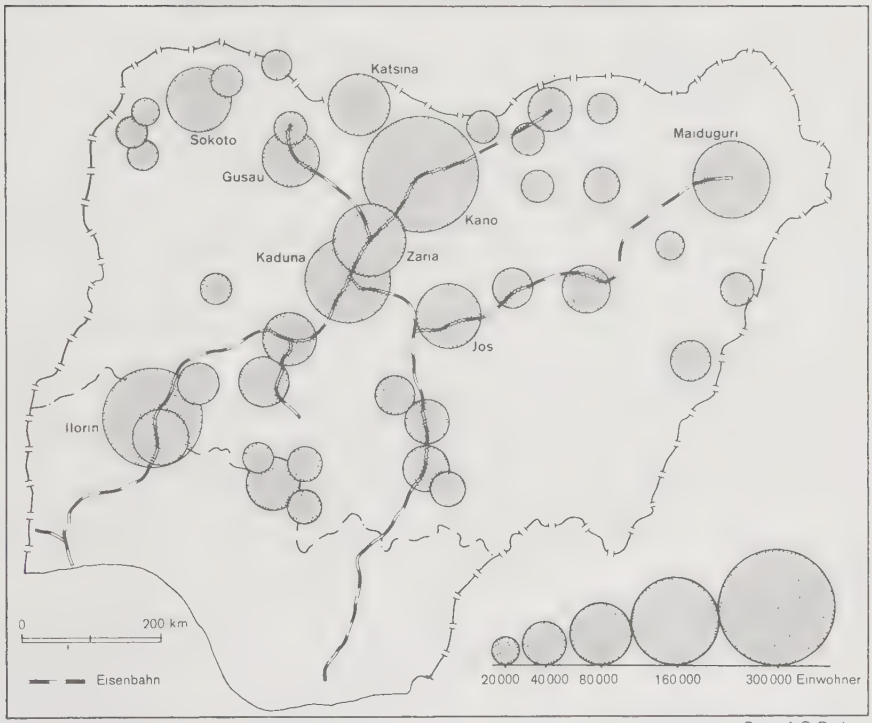


Karte 11: **Ziele bzw. Herkunftsorte des Kfz.-Nahverkehrs an den drei wichtigsten Ausfallstraßen Kanos an je einem Wochentag zwischen dem 13. und 17. April 1967**



Karte12: Bewohnte Häuser des ehemaligen Ibo-Viertels in Kano am 22.3.1967

Karte 13: Die Städte in Nordnigeria mit über 20000 Einwohnern, 1963



Quelle: Statistical Yearbook 1965, Northern Nigeria, Ministry of Economic Planning, Kaduna 1965

Entwurf: C. Becker
Kartographie: D. Engel

LITERATURVERZEICHNIS

Abell, H. C.: Home Economics. Aspects of the FAO Socio-Economic Survey of Peasant Agriculture in Northern Nigeria. Rome 1962. (Unveröff. Bericht)

Alonso, William: The Form of Cities in Developing Countries. In: Regional Science Ass. (Ed.): Papers and Proceed. of the Annual Meeting. 13 (1964), S. 165—173.

Aluko, S. A.: Nigeria Population Census. In: J. Modern African Studies. 3 (1965), S. 371—392.

Annual Summary of Observations 1949—58. Ed. Meteorolog. Service Nigeria. Lagos o. J.

Ansprenger, Franz: Afrika — eine politische Länderkunde. Berlin 1961.

Armstrong, R.: The Nightwatchmen of Kano. In: Middle Eastern Studies. 3 (1967), S. 269—282.

Arnhold, Helmut: Die Abgrenzung der Stadtlandschaft. E. Beitr. zur Stadtgeographie u. Raumplanung. In: Wiss.Veröff. Dt. Inst. Länderkunde. N.F. Leipzig 12 (1953), S. 71—130.

A White Paper on the Military Gov. Policy for the Reorg. of the Northern Nigeria Development Corp. Ed. Northern Nigeria Regional Gov. Kaduna 1966.

A White Paper on the Northern Nigeria Military Gov. Policy for the Comprehensive Rev. of the Past Operations and Methods of the Northern Nigeria Marketing Board. Ed. Northern Nigeria Regional Gov. Kaduna 1967.

Balandier, G.: Urbanism in West and Central Africa: The Scope and Aims of Research. In: Social Implications of Industrialization and Urbanization in Africa South of the Sahara. Paris 1956, S. 495—510.

Baldwin, T. H.: Kano Province. In: Nigeria. 15 (1938), S. 183—187.

Barth, Heinrich: Reisen und Entdeckungen in Nord- und Central-Afrika in den Jahren 1849 bis 1855. 5 Bde. Gotha 1857.

Bascom, William: Urbanization among the Yoruba. In: American J. Sociology. 60 (1955), S. 446—454.

ders.: Urbanism as a Traditional African Pattern. In: Sociolog. Rev. 7 (1959), S. 29—43.

Bauer, P. T.: West African Trade. Cambridge 1954.

Bello, Alhaji Ahmadu: My Life. Cambridge 1962.

Berg, Elliot J.: The Economics of the Migrant Labour System. In: Kuper, Hilda (Ed.): Urbanization and Migration in West Africa. Berkeley u. Los Angeles 1965, S. 160 bis 181.

Blüthgen, Joachim: Allgemeine Klimageographie. Berlin 1964.

Bobek, Hans: Die Hauptstufen der Gesellschafts- und Wirtschaftsentfaltung in geographischer Sicht. In: Erde. 90 (1959), S. 259—298.

Bohannan, Paul; George Dalton: Markets in Africa. Evanston, Ill. 1962.

Boustedt, Olaf: Die Stadtregion in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1961. In: Stadtregionen in der Bundesrepublik Deutschland 1961. Hannover 1967, S. 1—24.

Bovill, E. W.: The Golden Trade of the Moors. London 1958.

Breese, Gerald: Urbanization in Newly Developing Countries. Englewood Cliffs, N.J. 1966.

Buchanan, Angus.: Kano, die große Handelsstadt Zentralafrikas. In: Mitt. Geogr. Ges. Wien 1928, S. 147—151.

Buchanan, K. M.; J. C. Pugh: Land and People in Nigeria. London 1955.

Bude, Udo: Ansätze zu einer wirtschaftsgeographischen Monographie der Stadt Accra. Berlin 1967. Wirtschaftswiss. Diplomarb. Freien Univ. Berlin.

Busch-Zandner, Richard: Zur Kenntnis der Osmanischen Stadt. In Geogr. Zss. 38 (1932), S. 1—13.

Campbell, M. J.: The Law and Practice of Local Government in Northern Nigeria. London 1963.

Census of Nigeria, 1931. Vol. 2; Census of the Northern Province. By N. J. Brooke. London 1932—33.

Church, R. J. Harrison: Urbanism in West Africa. In: Sociolog. Rev. Spec. No. N.S. 7 (1959), S. 15—28.

ders.: West Africa, a Study of the Environment and Man's Use of it. 2. Aufl. London 1960.

ders.: Urban Problems and Economic Development in West Africa. In J. of Modern African Studies (1967), S. 511—520.

Clayton, W. D.: The Vegetation of Katsina Province, Nigeria. In: J. Ecology (1963), S. 345 bis 351.

Cohen, Abner: The Social Organization of Credit in a West African Cattle Market. In: Africa. 35 (1965), S. 8—15.

ders.: The Hausa. In: Lloyd, P. C.; A. L. Mabogunje; B. Awe (Ed.): The City of Ibadan. Cambridge 1967, S. 117—127.

Crowder, Michael: The Story of Nigeria. 2. Aufl. London 1966.

Dapper, O.: Umständliche und eigentliche Beschreibung von Afrika. Amsterdam 1670.

Davis, Kingsley: The World's Metropolitan Areas. Berkeley u. Los Angeles 1959.

Denham, Dixon; Hugh Clapperton: Narratives of Travels and Discoveries in North and Central Africa in the Years 1822—24. London 1826.

Dickinson, Robert E.: City and Region. London 1964.

Dill, Kurt: Industrialisierung Nigerias. Basel 1964.

Doutre, N. H.: Kano — Ancient and Modern. In: The Geogr. Mag. 26 (1964), S. 594—602.

Eke, I.I.U.: Population of Nigeria: 1952—1965. In: Nigerian J. of Econ. and Social Studies. 8 (1966), S. 289—309.

Ennen, Edith: Stadt (III) Europ. Mittelalter. In: Handwörterbuch d. Sozialwiss. Bd. 9. Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1956, S. 780—785.

Epstein, A. L.: Urbanization and Social Change in Africa. In: Current Anthrop. 8 (1967), S. 275—295.

Erziehung und Politik in Nigeria. Ed. Hans N. Weiler, Freiburg 1964.

Essays on African Population. Ed. Barbour, K. M.; R. M. Prothero. London 1961.

Eye Hospital at Kano. In: West African Rev. 32 (1961), S. 37—39.

Fehre, Horst: Zur Abgrenzung der Stadtregion. Wege u. Methoden der dt. Forschung. In: Raumforschung u. Raumordnung. 14 (1956), S. 150—159.

ders.: Zeitliches und räumliches Wachstum der Großstädte in Zyklen. In: Mewes, Bernhard (Ed.): Städtestatistik in Verwaltung u. Wiss. Berlin 1950, S. 159—200.

Forde, Daryll; Richenda Scott: The Native Economies of Nigeria. London 1946.

Fricke, Werner: Nordnigeria — Probleme d. Bevölkerungsbewegung e. sudanischen Entwicklungslandes. In: Tagungsbericht u. wiss. Abhandl. Dt. Geographentag Bad Godesberg 1967. Wiesbaden 1969. S. 316—331.

ders.: Cattle Husbandry in Northern Nigeria — Natural and Social Environments, Characteristics and Seasonal Movements. Cap. A. O. O. u. J.

ders.: Bericht über agrargeographische Untersuchungen in der Gombe Division, Bauchi Province, Nord-Nigeria. In: Erdkunde. 19 (1965), S. 233—248.

Fröhlich, Willy: Das afrikanische Marktwesen. In: Zss. Ethnologie. 72 (1940), S. 234—328.

Geiss, Imanuel: Nigeria. Zur Vorgeschichte u. Geschichte. Bonn. (Aus Politik u. Zeitgeschichte. B 8/67, 22. 2. 1967)

George, Pierre: Précis de Géographie Urbaine. Paris 1961.

Gervis, Pearce: Of Emirs and Pagans. London 1963.

Gillies-Reyburn, David: Architectural Design — Abdullahi Bayero College Kano. In: Kano Studies. (1967) 3, S. 3—9.

Gowers, William F.: Gazetteer of Kano Province. London 1921.

Greenberg, Joseph H.: Urbanism, Migration and Language. In: Kuper, Hilda (Ed.): Urbanization and Migration in West Africa. Berkeley u. Los Angeles 1965, S. 50—59.

Groundnuts from Nigeria. Ed. Min. of Information. Kaduna 1966.

Grove, A. T.: Soil Erosion in Nigeria. In: Steel, R. W.; C. A. Fisher (Ed.): Geogr. Essays on British Tropical Lands. London 1956.

ders.: Land and Population in Katsina Province. Kaduna 1952.

ders.: Population and Agriculture in Northern Nigeria. In: Barbour, K. M.; R. M. Prothero (Ed.): Essays on African Population. London 1961, S. 115—136.

Gugler, Josef: Measuring Urbanization. Paper Prep. for the Research Comm. on Urban Sociology at the 6th World Congr. of Sociology. Evian 1966.

Hailey, Malcolm: An African Survey. London 1957.

Hallam, W. R. K.: The Great Emporium. In: Nigeria Mag. (1964) 81, S. 84—97.

Halliman, Dorothy M.; W. T. W. Morgan: The City of Nairobi. In: Morgan, W. T. W. (Ed.): Nairobi: City and Region. London 1967, S. 98—120.

Handbook of Commerce and Industry in Nigeria. Ed. Federal Min. of Commerce and Industry. 5. Aufl. Lagos 1962.

Hanna, Marwan: The Lebanese in West Africa. In: West Africa. 42 (1958), S. 369, 393, 415, 463, 487.

Hartert, Ernst: Aus den Wanderjahren eines Naturforschers. Berlin 1901—02.

Haubner, K.: Methoden der Raumgliederung insbesondere im Bereich von Stadt und Umland. In: Forschungs- u. Sitzungsber. der Akad. f. Raumforschung u. Landesplanung. 14 (1960), S. 113—145.

Heinrich Barth: Ein Forscher in Afrika. Beitr. zum 100. Todestag. Ed. H. Schiffers, Wiesbaden 1967.

Helander, Sven: Entwicklungspolitik in Nigeria. Wirtschaftspolitische Probleme eines neuen afrikanischen Staates. Köln u. Opladen 1963.

Helleiner, Gerald K.: A Wide-Ranging Development Institution: Nigeria's Northern Region Development Corporation, 1949—1962. In: Nigerian J. Economic and Social Studies. (1964), S. 239—257.

ders.: Peasant Agriculture, Government and Economic Growth in Nigeria. Homewood, Ill. 1966.

Higgins, G. M.: Experimental Farm Coverage in Northern Nigeria. In: Nigerian Geogr. J. 4 (1961), S. 11—25.

Hochholzer, Hans: Geographische Betrachtungen zur Großstadtfrage. In: Geogr. Zss. 43 (1937), S. 41—56.

Hoffmann-Burchardi, Helmut: Die Yoruba-Städte in Südwest-Nigerien. In: Erdkunde. 18 (1964), S. 206—235.

Hogben, S. I.; A. H. M. Kirk-Greene: The Emirates of Northern Nigeria. London 1966.

Hopen, C. E.: The Pastoral Fulbe Family in Gwandu. London 1958.

Hoppe, E. O.: Kano in Hausaland. In: Canadian Geogr. J. 28 (1949), S. 38—47.

How to Live in Kano without Really Trying. Ed. St. George's Guild. Kano 1967.

Industrialization in Kano. In: West Africa. 38 (1954), S. 465—466.

Ipsen, Gunther: Stadt (IV) Neuzeit. In: Handwörterbuch der Sozialwiss., 9., Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1956, S. 786—800.

Jäger, Fritz: Afrika. E. geogr. Überblick. 2. Aufl. Berlin 1954.

Jeroch, Michael: Voraussetzungen und Möglichkeiten für Industriegründungen in Nigeria. 1965.

Johnston, H. A. S.: The Fulani Empire of Sokoto. London 1967.

Johnston, V. C.: Traffic Studies 1963. Report to the Greater Kano Planning Authority. o. O. 1963.

Kaduna. A Survey and Plan of the Capital Territory for the Government of Northern Nigeria. London 1967.

Kano: Traffic Centre of Africa. In: Nigeria Trade J. 5 (1957), S. 59—65.

Kano School of Medicine. In: West African Rev. 24 (1958), S. 459—461.

Kano's Hausa Houses. In: West Africa. 35 (1951), S. 3.

Kant, Edgar: Zur Frage der inneren Gliederung der Stadt. In: Proceed. of the IGU Symp. in Urban Geogr. Lund 1960, S. 321—381.

Karmon, Yehuda: Accra-Tema: das Werden einer afrikanischen Großstadt. In: Erdkunde. 21 (1967), S. 33—68.

Kaufmann, Herbert: Nigeria. 2. Aufl. Bonn 1962.

Kauffmann, Wolf-Dietrich: Stadt. In: Handwörterbuch d. Raumforschung u. Raumordnung. Hannover 1966, Sp. 1895—1901.

Keay, R. W. J.: An Outline of Nigerian Vegetation. 3. Aufl. Lagos 1959.

Khuri, Fuad I.: Kinship, Emigration and Trade Partnership among the Lebanese of West Africa. In: Africa. 35 (1965), S. 385—395.

Kirk, J.: Notes of a Journey from Bida in Nupe, to Kano in Haussa, performed in 1862. By W. B. Baikie. In: J. Royal Geogr. Soc. 37 (1867), S. 92—108.

Kirk-Greene, A. H. M.: The Peoples of Nigeria: the Cultural Background to the Crisis. In: African Aff. 66 (1967), S. 3—11.

Klöpper, Rudolf: Der geographische Stadtbegriff. In: Geogr. Taschenbuch 1956/57. Wiesbaden 1956, S. 453—461.

ders.: Der Stadtkern als Stadtteil. In: Ber. dt. Landeskunde. 27 (1961), S. 150—162.

Kolb, Albert: Entwicklungsplanung und geographische Forschung in Afrika. In: Erde. 94 (1963), S. 191—205.

Krieger, Kurt: Die Bedeutung statistischer Erhebungen für die Völkerkunde am Beispiel der Stadt Anka in Nord-Nigeria. In: Sociologus. N.F. 4 (1954) (a), S. 67—80.

ders.: Kola Karawanen. In: Mitt. Inst. f. Orientforschung. (1954), S. 289—324.

Kuczynski, R. R.: Demographic Survey of the British Colonial Empire. Vol. 1: West Africa. London 1948.

Kühn, Arthur: Die „mittlere Zukunft" in der Raumforschung. In: Raumforschung — 25 Jahre Raumforschung in Deutschland. Bremen 1960, S. 117—132.

ders.: Die Angewandte Geographie im System der geographischen Wissenschaft. In: Beitr. Angew. Geogr. 4. Wiesbaden 1968, S. 3—12.

Künzler-Behncke, Rosemarie: Entstehung und Entwicklung fremdvölkischer Eigenviertel im Stadtorganismus. Frankfurt 1960.

Kuper, Hilda: Introduction. In: Kuper, Hilda (Ed.): Urbanization and Migration in West Africa, Berkeley u. Los Angeles 1965, S. 1—22.

Lamb, P. H.: Agriculture in Hausaland, Northern Nigeria. In: Bull. Imp. Inst. London. 11 (1913), S. 626—634.

Lawes, D. A.: The Influence of Rainfall Conservation on the Fertility of the Loess Plain Soil of Northern Nigeria. In: Nigerian Geogr. J. 5 (1962), S. 33—38.

Leo, Johannes: The History and Description of Africa. Ed. Robert Brown. 3 Bde. London 1896.

Lezzi, Guiseppe A.: Cano. In: Africa Italiana. 34 (1915), S. 91—95.

Lloyd, P. C.: The Yoruba Town Today. In: Sociolog. Rev. N.S. 7 (1959), S. 45—63.

ders.: A. L. Mabogunje; B. Awe: The City of Ibadan. London 1967.

Loeser, Diethard: Zum Problem merkmalsgebundener statistischer Methoden der Abgrenzung und Gliederung von Großstädten. (Geogr. Diplomarbeit Freie Univ. Berlin.) Berlin 1966.

Lugard, F. D.: Amalgamation of Northern and Southern Nigeria, and Administration, 1912—1919. London 1920.

ders.: Northern Nigeria. In: Geogr. J. 23 (1904), S. 1—14.

ders.: The Dual Mandate in British Tropical Africa. 5. Aufl. London 1965.

Luning, H. A.: An Agro-Economic Survey in Katsina Province. Kaduna 1962.

Mabogunje, A. L.: The Morphology of Ibadan. In: Lloyd, P. C.; A. L. Mabogunje u. B. Awe (Ed.): The City of Ibadan. Cambridge 1967, S. 35—56.

ders.: The Problems of a Metropolis. In: Lloyd, P. C.; A. L. Mabogunje u. B. Awe (Ed.): The City of Ibadan. Cambridge 1967, S. 261—271.

ders.: Urbanization in Nigeria. London 1968.

Mackintosh, John P.: Nigerian Government and Politics. London 1966.

Manshard, Walther: Die Stadt Kumasi. In: Erdkunde. 15 (1961), S. 161—180.

ders.: Verstädterungserscheinungen in Westafrika. In: Raumforschung u. Raumordnung. 19 (1961), S. 27—42.

ders.: Der Ablauf der Regenzeiten in Westafrika dargest. an Beisp. aus Ghana. In: Giessener Geogr. Schr. 2 (1962), S. 47—81.

Marris, Peter: Family and Social Change in an African City — a Study of Rehousing in Lagos. London 1961.

Mc Donell, Gavan: The Dynamics of Geographic Change: The Case of Kano. In: Annals of the Ass. of American Geogr. 54 (1964), S. 355—371.

Mecking, Ludwig: Die Entwicklung der Groß-Städte in Hauptländern der Industrie. Hamburg 1949.

Meek, C. K.: Land Tenure and Land Administration in Nigeria and the Cameroons. London 1957.

ders.: The Northern Tribes of Nigeria. Vol. 2. London 1925.

Meyers Handbuch über Afrika. Mannheim 1962.

Meynen, E.; F. Hoffmann: Methoden zur Abgrenzung von Stadt und Umland. In: Geogr. Taschenbuch 1954/55. Wiesbaden 1954, S. 418—424.

Miller, R.: Katsina, a City of the Desert Border. In: Geogr. 22 (1937), S. 283—292.

Miner, Horace M.: Urban Influences on the Rural Hausa. In: Kuper, Hilda (Ed.): Urbanization and Migration in West Africa. Berkeley u. Los Angeles 1965, S. 110—130.

Mischlich, A.: Über die Kulturen im Mittelsudan. Berlin 1942.

Mitchel, N. C.: Yoruba Towns. In: Barbour; Prothero (Ed.): Essays on African Population. London 1961, S. 279—301.

Mockler-Ferryman, A. F.: British Nigeria. London 1902.

Möller, Peter: Stadtkern und Trabanten im Lande Hamburg. In: Forschungs- u. Sitzungsber. d. Akad. f. Raumforschung u. Landesplanung. 14 (1960), S. 51—77.

Monteil, P. L.: De Saint-Louis à Tripoli par le Lac Tchad. Paris 1895.

Moody, H. L. B.: Ganuwa: the Walls of Kano City. In: Nigeria Mag. 92 (1967), S. 19—28.

ders.: The Walls and Gates of Kano City: Historical References. In: Kano Studies. 3 (1967), S. 12—26.

Moody, Johanna E.; Paul Staudinger: An Early European Traveller to Kano. In: Kano Studies. 3 (1967), S. 38—53.

Morgan, W. T. W. (Ed.): Nairobi: City and Region. London 1967.

Mortimore, M. J.: Land Use in Kano City and Township. Zaria 1966.

ders.: Distribution of Population in Kano Province, 1962. Zaria 1965.

ders.: Land und Population Pressure in the Kano Close-Settled Zone, Northern Nigeria. In: Advancement of Science. 23 (1967), S. 677—686.

ders.: Population Distribution, Settlement and Soils in Kano Province, Northern Nigeria, 1931—62. In: Caldwell, John C.; Chukuka Okonjo (Ed.): The Population of Tropical Africa. London 1968, S. 298—306.

ders.,: Wilson, J.: Land and People in the Kongo Close-Settled Zone. A Survey of Some Aspects of Rural Economy in the Ungogo District, Kano Province. Zaria 1965.

Movement of Local Foodstuffs. Ed. Min. of Agric., Northern Region, Nigeria. Kaduna 1958.

Müller-Miny, H.: Moderne Industrien im tropischen Afrika. E. wirtschaftsgeogr. Studie. Leipzig, Berlin 1928.

Murdock, G. P.: Africa: Its Peoples and Their Culture History. New York 1959.

National Development Plan 1962—68. Ed. Fed. of Nigeria. Lagos o. J.

NEDECO (Ed.): River Studies and Recommendations on Improvement of Niger and Benue. Amsterdam 1959.

Newbury, C. W.: North African and Western Sudan Trade in the Nineteenth Century: a Re-Evaluation. In: J. of African Hist. 7 (1966), S. 233—246.

Nigeria. Länderberichte. Wiesbaden, Stuttgart, Mainz 1967. (Allg. Statistik d. Auslandes.)

Niven, C. R.: Kano in 1933. In: Geogr. J. 82 (1933), S. 336—343.

Niven, Rex: Nigeria. London 1967.

Norman, D. W.: Land and Labour in three Zaria Villages. In: Samaru Agric. Newsl. 9 (1967), S. 28—35.

Northern Nigeria. Report for 1901—1908. London 1903—1909. (Annual Colonial Reports.)

Northern Nigeria Local Government Yearbook 1966. Zaria 1966.

O'Connell, James: The State and the Organisation of Elementary Education in Nigeria: 1945—1960. In: Weiler, Hans N. (Ed.): Erziehung u. Politik in Nigeria. Freiburg 1964, S. 113—131.

Olbricht, Konrad: Die Bevölkerungsentwicklung der Groß- und Mittelstädte der Ostmark. Berlin 1936.

Olusanya, G. O.: The Sabon-Gari System in the Northern States of Nigeria. In: Nigeria Mag. (1967) 94, S. 242—248.

Onyemelukwe, Clement C.: Problems of Industrial Planning and Management in Nigeria. London 1966.

Owoyele, David: Kaduna — Administrative Town. In: Nigeria Mag. (1961) 71, S. 306—320.

Palmer, Herbert R.: The Kano Chronicle. In: J. of the Royal Anthrop. Inst. 38 (1908), S. 58—98.

Passarge, Siegfried: Stadtlandschaften im arabischen Orient. In: Passarge, Siegfried (Ed.): Stadtlandschaften der Erde. Hamburg 1930.

Peets, Helmuth: Die Rolle des Erziehungswesens in der englischen Kolonialpolitik in Nigeria. In: Weiler, Hans N. (Ed.): Erziehung u. Politik in Nigeria. Freiburg 1964.

Perkins, W. A.; J. H. Stembridge: Nigeria. A Descriptive Geography. London 1957.

Pfeil, Elisabeth: Großstadtforschung. Bremen-Horn 1950.

Plan for Greater Kano. In: West African Rev. 32 (1961), S. 56—59.

Pons, Valdo: Stanleyville. An African Urban Community under Belgian Administration. London 1969.

Population Census of Nigeria 1952—1953. Ed. Dep. of Statistics. Lagos o. J.

Population Census of the Northern Region of Nigeria 1952. Ed Dep. of Statistics. Zaria 1953.

Population Census of the Northern Region of Nigeria 1952. Ed. Dep. of Statistics. Zaria 1952.

Problems in African Demography. A Colloquium, Paris 20.—27. 8. 1959. Union Intern. pour l'Etude Scientifique de la Population. Paris 1960.

Promotion of the Tourist Industry in Nigeria. Ed. Fed. of Nigeria. Lagos 1959.

Prothero, R. Mansell: The Population Census of Northern Nigeria, 1952: Problems and Results. In: Population Studies. 10 (1956), S. 166—183 (a).

ders.: Population Patterns and Migration in Sokoto Province, Northern Nigeria. In: Stamp, L. Dudley (Ed.): Report of a Symp. held at Makarere Coll., 1955, IGU. London 1956 (b), S. 49—54.

ders.: Migratory Labour from North-Western Nigeria. In: Africa. 27 (1957), S. 251—261.

ders.: Post-War West African Censuses. In: Barbour; Prothero (Ed.): Essays on African Population. London 1961, S. 7—15.

ders.: Some Observations on Desiccation in North-Western Nigeria. In: Erdkunde 16 (1962), S. 111—119.

ders.: Continuity and Change in African Population Mobility. In: Steel; Prothero (Ed.): Geographers and the Tropics. London 1964, S. 189—213.

ders.: Migrants and Malaria. London 1965.

Railway Annual 1962. Nigerian Railway Corp. Lagos 1962.

Raum und Bevölkerung in der Weltgeschichte. Würzburg 1966. (Bevölkerungs-Ploetz. Vom Mittelalter bis zur Neuzeit, Bd. 3.)

Reinecke, Ulrich: Die industrielle Entwicklung Nigerias. Hamburg 1963.

Report of the Elias Commission of Inquiry into the Administration, Economics and Industrial Relations of the Nigerian Railway Corporation. Ed. Fed. of Nigeria. Lagos 1960.

Report on the Kano Disturbances 16th, 17th, 18th and 19th May, 1953. Ed. Northern Nigeria Regional Gov. Kaduna 1953.

Robinson, C. H.: Hausaland. London 1896.

Ronneberger, Franz: Die Großstadt als Faktor des Strukturwandels im Industriezeitalter. (Manuskr.)

Rowling, C. W.: Report on Land Tenure, Kano Province. Kaduna 1949.

St. Croix, F. W. de: The Fulani of Northern Nigeria. Lagos 1945.

Schätzl, Ludwig: Die Erdölwirtschaft in Nigeria. E. wirtschaftsgeogr. Sektoralanalyse. München 1967.

Schmölder, Konstanz; Hans Hielscher: Nigeria — von der traditionellen Gemeinschaft zur angepaßten Sozialpolitik. Stuttgart 1966.

Schöller, Peter: Die deutschen Städte. Wiesbaden 1967.

ders.: Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. In: Erdkunde. 7 (1953), S. 161—184.

Schultze, Joachim Heinrich: Der Ost-Sudan. Entwicklungsland zwischen Wüste u. Regenwald. Berlin 1963.

ders.: Beiträge zur Geographie Tropisch-Afrikas. In: Wiss. Veröff. d. Dt. Inst. f. Länderkunde. N.F. Leipzig. 13/14 (1955), S. 1—137.

Schwarz, Frederick A. O.: Nigeria. The Tribes, the Nation, or the Race — The Politics of Independence. London 1965.

Schwarz, Gabriele: Allgemeine Siedlungsgeographie. 2. Aufl. Berlin 1961.

Sharwood-Smith, B. E.: Kano Survey 1950. Zaria 1950.

Sharwood-Smith, Joan: Kano. In: Corona. 4 (1952), S. 461—465.

Shaw, Flora L.: A Tropical Dependency. London 1905.

Simms, Ruth P.: Urbanization in West Africa. A Rev. of Current Literature. Evanston 1965.

Smith, M. F.: Baba of Kano: a Woman of the Muslim Hausa. London 1954.

Smith, M. G.: Government in Zazzau — a Study of Gov. in the Hausa Chiefdom of Zaria in Northern Nigeria from 1800 to 1950. London 1960.

ders.: The Economy of Hausa Communities of Zaria. London 1955.

Social Implications of Industrialization and Urbanization in Africa South of the Sahara. Paris 1956.

Sölken, Heinz: Die Geschichte von Ada (Hausa). In: Mitt. Ausland-Hochschule. 40 (1937). S. 144—169.

Sokolski, Alan: The Establishment of Manufacturing in Nigeria. New York 1965.

Statistical Yearbook 1965. Ed. Min. of Econ. Planning, Northern Region. Kaduna 1966.

Staudinger, Paul: Im Herzen der Haussaländer. Berlin 1889.

Steel, R. W.; R. M. Prothero: Geographers and the Tropics. London 1964.

Stenning,D. J.: Savannah Nomads. A Study of the Wodaabe Pastoral Fulani of Western Bornu Province, Northern Region Nigeria. London 1959.

Stolper, Wolfgang F.: Planning without Facts. Lessons in Resource Allocation from Nigeria's Development. Cambridge, Mass. 1966.

Tauber, Henry Ernest: A Geographic Study of the Goat and Sheep Skin Industry of Northwest Nigeria. Middlebury 1967. (Diss.)

Taylor, Griffith: Urban Geography. 2. Aufl. London 1951.

The Industrial Potentialities of Northern Nigeria. Ed. Northern Region, Min. of Trade and Industry. Kaduna 1963.

Thomas, Benjamin E.: The Location and Nature of West African Cities. In: Kuper, Hilda (Ed.): Urbanization and Migration in West Africa. Berkeley u. Los Angeles 1965, S. 23—38.

Thomas, Morlais: Workers of Kano. In: West Africa. (1962) 2362, S. 983.

Thorn, G. W. P.: By Bus across the Sahara. In: West African Rev. 23 (1952), S. 576—579.

Trevallion, B. A. W.: Metropolitan Kano. Report on the Twenty Year Development Plan 1963—1983. o. O. 1966.

Tulatz, Herbert A.: Die Gewerkschaftsentwicklung Nigerias. Hannover 1963.

Über den Handel und die Industrie von Kano. In: Globus. 85 (1904), S. 20.

Urbanization und Migration in West Africa. Ed. Hilda Kuper. Berkeley & Los Angeles 1965.

Walle, E. van de: An Approach to the Study of Fertility in Nigeria. In: Population Studies. 19 (1965), S. 5—16.

Vorlaufer, Karl: Physiognomie, Struktur und Funktion Groß-Kampalas. E. Beitr. zur Stadtgeographie Tropisch-Afrikas. Frankfurt 1967.

Watson, K. A.: Fertilizers in Northern Nigeria. Regional Research Station, Min. of Agriculture. Samaru, Zaria 1961.

Wells, F. A.; W. A. Warmington: Studies in Industrialization: Nigeria and the Cameroons. London 1962.

Wendorf, G. v.: Zur Volkszählung in Nigeria 1963. In: Geogr. Rundsch. 17 (1965), S. 238—242.

West Africa. 44 (1960), S. 607.

Westermann, Diedrich H.: Die Volkwerdung der Hausa. Berlin 1950.

ders.: Geschichte Afrikas. Köln 1952.

White, Stanhope: Dan Bana. The Memoirs of a Nigerian Official. London 1966.

ders.: Report on the Department of Commerce and Industries. Its Role in the Northern Region and Suggested Projects for Operation therein by the Department. Kaduna 1951.

Whittlesey, Derwent: Kano, A Sudanese Metropolis. In: Geogr. Rev. 27 (1937), S. 177—199.

Why Crush Crushers? In: West Africa. 38 (1954), S. 1049.

Wilson, Jennifer: Social Studies with Special Reference to Housing. Kano 1964.

Winder, R. B.: The Lebanese in West Africa. In: Comparative Studies in Society and History. 4 (1961/62), S. 296—333.

Yeld, Rachel: Education amongst Women and Girls in the Kebbi Emirate of Northern Nigeria. In: Weiler, Hans N. (Ed.): Erziehung u. Politik in Nigeria. Freiburg 1964, S. 65—75.

LEBENSLAUF

Am 2. 10. 1938 wurde ich in Frankfurt/Main-Höchst als Sohn des Chemikers Dr. Hans Becker und seiner Ehefrau Therese Becker geb. Gerhardy als viertes von fünf Kindern geboren. Mein Vater ist 1945 gefallen.

Von Herbst 1944 an besuchte ich die Pestalozzi-Schule in Hofheim/Taunus und von Ostern 1949 an das Lessing-Gymnasium in Frankfurt/Main, an dem ich im Februar 1959 das Abitur bestand. Im Anschluß daran absolvierte ich eine Banklehre bei der Deutschen Länderbank AG in Frankfurt/Main und nahm Ostern 1961 das Studium der Geographie in Berlin auf; am 9. 12. 1966 bestand ich die Diplomprüfung.

Seit Juni 1967 bin ich Hilfsassistent am Lehrstuhl für Angewandte Geographie unter Herrn Professor Dr. Arthur KÜHN.

Berlin, den 23. Januar 1969

Christoph Becker